

MODELL EISENBAHN KALENDER 1990

Heimanlage in H0

Unser Titelbild zeigt eine 4,20 m × 1,40 m große Heimanlage mit den Spurweiten H0, $H0_m$ und $H0_e$. Auf ihr dominiert im Vordergrund ein Bahnhof mit zweigleisiger Hauptstrecke und Umsteigemöglichkeit zur Schmalspurbahn, die ins Gebirge führt. Im Schattenbahnhof darunter besteht Abstellmöglichkeit für 10 Zugeinheiten. Eine Industriefeldbahn in Nenngröße $H0_e$ komplettiert die Anlage.
Die nach Vorbild gebaute Drehscheibe erhielt beim Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb 1987 in Gotha einen Sonderpreis. Sie wird von handelsüblichen PIKO-Motoren über ein 3faches Schneckengetriebe mit einer Übersetzung von 6000 : 1 bewegt. Damit läßt sich eine vorbildgerechte Drehzahl erreichen. In der Grubenwand sind Kontakte eingesetzt, die der Steuerung dienen. Die Feineinstellung erfolgt durch einen konischen Verriegelungsbolzen. Den automatischen Betrieb und hohe Funktionssicherheit garantiert eine Relaisschaltung.
Ein weiteres Wettbewerbsmodell ist der Gleiskraftwagen (SKL) auf der Drehscheibe. Mit viel Geduld und Feingefühl wurde ein 4,5-V-Motor von der Größe eines Würfelzuckers in das Führerhaus eingebaut. Die Stromabnahme erfolgt von allen 4 Rädern seitlich an den Spurkränzen. Als „Extra" besitzt der SKL einen kleinen Säulendrehkran.

Claus Bärthel

Titelbild: Im Bahnbetriebswerk

100 Jahre Müglitztalbahn

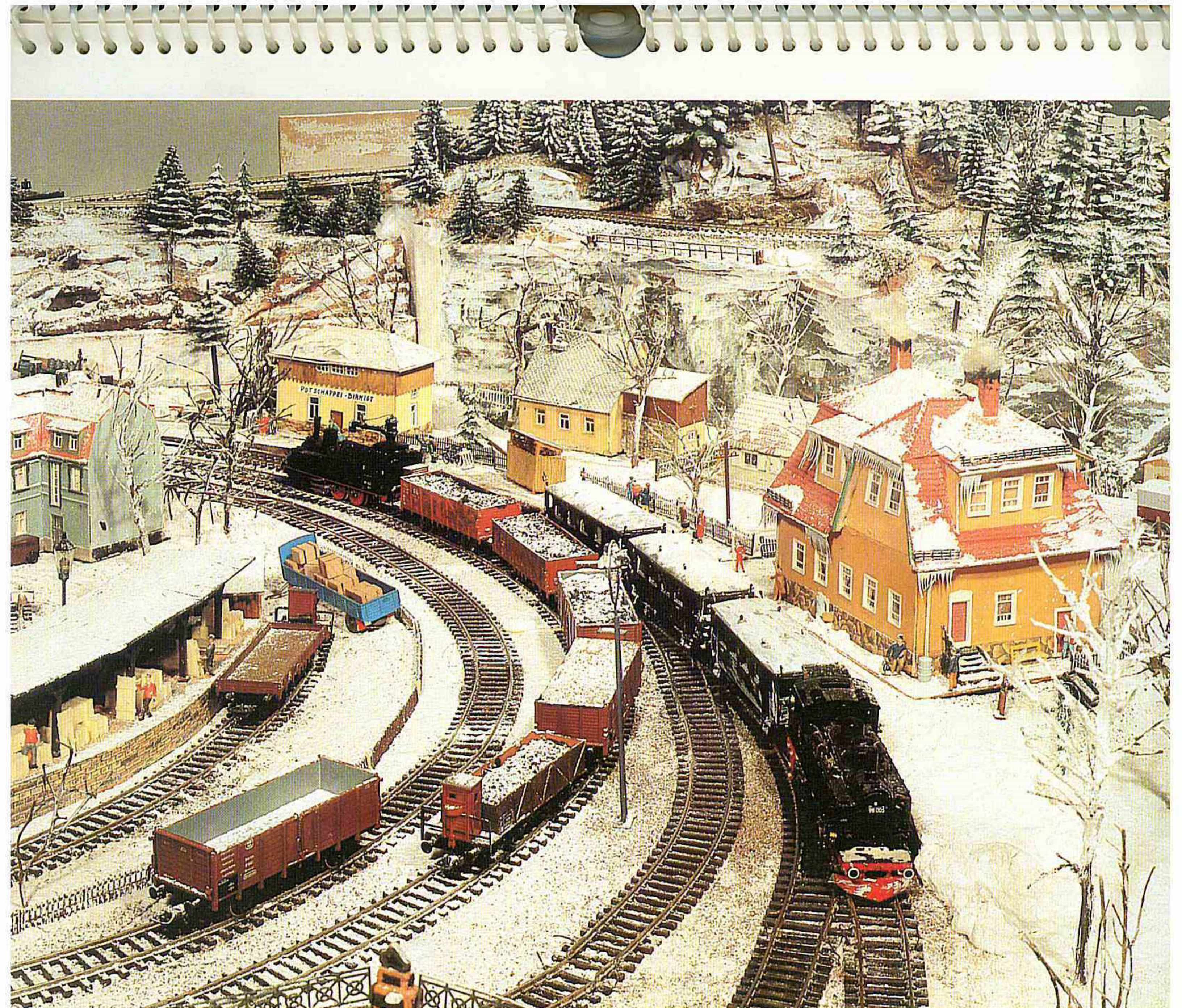
Die meisten unserer heutigen Eisenbahnstrecken entstanden mit der zunehmenden Industrialisierung der deutschen Länder im 19. Jahrhundert.
Für uns als heutige Nutzer dieser Verbindungswege sind zweifellos Pünktlichkeit, Sicherheit und Komfort von vorrangigem Interesse. Weniger ins Gewicht fällt dabei die Geschichte der benutzten Strecke, die in fast allen Fällen im engen Zusammenhang mit der Entwicklung des umliegenden Territoriums steht, die ganz typische Merkmale aufweist und mit der sich nicht zuletzt zahlreiche Kuriositäten verbinden. Streckenjubiläen sind und werden daher sicher auch in Zukunft eine Möglichkeit sein, den weniger eisenbahninteressierten Reisenden etwas eingehender mit „seiner" Bahn vertraut zu machen.
Vor 100 Jahren ist die von Heidenau nach Altenberg führende Müglitztalbahn angelegt worden, der das Zusatzthema des vorliegenden Kalenders gewidmet ist. Grundlage dafür bildet eine Chronik, an der Mitglieder der AG 3/2 „Müglitztalbahn" Heidenau des DMV seit Jahren arbeiten, sowie eine von diesen Freunden herausgegebene Broschüre.



Herausgeber: Bild und Heimat, Verlag für Ansichtskarten und Kalender, Roßplatz 15, Reichenbach (Vogtl.), 9800
Modellbahnaufnahmen: Bild und Heimat (Heribert Darr)
Vorbildaufnahmen: Rainer Albrecht, Saalfeld (16.–30. 4.); Günter Kühn, Gospersgrün (1.–15. 11.)
Zusatzthema: Michael Facius und Roland Buschan, Heidenau
Gestaltung: Karl Köhler, Plauen
Lichtsatz: INTERDRUCK Graphischer Großbetrieb Leipzig – III/18/97
Reproduktion, Druck und Verarbeitung: Druckwerke Reichenbach

Verlags-Nr.: Ka 494
Druckgenehmigungs-Nr.: A 39/1/89
Redaktionsschluß: 31.8.1988
Best.-Nr.: 526 931 0
ISBN 3-7310-0040-7

00600



Bf „Potschappel-Birkigt“

JANUAR

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15						

1. 1. Neujahr · 3. 1. 1876 Wilhelm Pieck geboren · 15. 1. 1919 Karl Liebknecht und Rosa Luxemburg ermordet

„Windbergbahn" im Modell

Ein wirklich seltenes Motiv: Winter auf der Modelleisenbahnanlage, noch dazu auf einer Nachbildung der ältesten deutschen Regelspur-Gebirgsbahn, der „Windbergbahn". Zeitraum: um 1930.
Die Bauzeit bis zur ersten Ausstellung betrug ein Jahr. Die Anlage besteht aus vier Teilen mit der Abmessung 4 m × 1,80 m. Sie wird nur von Hand gesteuert. Auf ihr fahren insgesamt elf Züge, darunter drei Zuggarnituren aus der Zeit der Windbergbahn. Das Gleismaterial stammt von der Firma Pilz. Der Radius im abgebildeten „Bahnhof Freital-Birkigt" beträgt 360 Grad. An der höchsten Stelle von 17 cm hat die 98 006 auf 2,30 m ganz schön „Dampf zu geben". Die leeren Kohlenwagen mußten meist mit zwei Lokomotiven den Windberg hochgezogen werden.
Vom Stellwerk Freital-Ost bis Bahnhof Freital-Birkigt und Marienschacht ist alles nach Vorbild gestaltet. Die folgenden Gebäude – zwei Stellwerke, drei Dienstgebäude, eine Fabrik, ein Bahnhof, drei Brücken und ein Bergwerk – wurden an Ort und Stelle fotografiert und dann in Pappbauweise nachgestaltet. Die vielen kahlen Bäume bestehen aus echten, weiß gestrichenen Sträuchern. Eiszapfen an den Häusern verstärken den Eindruck der kalten Jahreszeit. Die Berge sind aus Holz und Gips, mit Papier verkleidet und farblich behandelt. Mehl- oder Gipsstaub diente als Schnee.

H.-J. Bänsch

Vorgeschichte des Bahnbaues

Kaum ein Reisender, der in Heidenau den am Bahnsteig 4 bereitstehenden Zug nach Altenberg besteigt, kennt die Entwicklungsgeschichte der Müglitztalbahn.
Bereits 1865 trafen Industrielle, Fabrikanten, Mühlenbesitzer und Landwirte in Glashütte zusammen, um ihr Interesse an einer Verbindung des Müglitztales mit der Eisenbahnstrecke Dresden–Tetschen-Bodenbach (heute: Děčin) zu bekunden. Gemeinsam mit Vertretern der umliegenden Ortschaften sandten sie am 22. Januar 1868 ein Gesuch an die sächsische Regierung, in welchem sie um die Genehmigung eines Bahnbaues im Müglitztal baten. Die Regierungsstellen lehnten ab, die Unternehmer jedoch gaben sich damit nicht zufrieden. Sie knüpften Verbindungen zum Königlich-Sächsischen Ministerium und zum Sächsischen Landtag an, fanden Unterstützung bei Angehörigen der Landes- und Gewerbekammer Dresden und ließen somit die Diskussion über den Bahnbau nicht mehr verstummen. Die Phase des Projektierens und das Führen langwieriger Verhandlungen nahm 20 Jahre in Anspruch.
Schließlich fanden sich Unternehmer und Vertreter der Orte des gesamten Müglitztales zusammen und gründeten ein „Komitee zur Erbauung einer Eisenbahn durch das Müglitztal". Am 20. Oktober 1885 reichte dieses Komitee eine Petition an die Hohe Städtekammer ein, aber erst im Januar 1888 gab der Sächsische Landtag seine endgültige Zustimmung zum Bau einer Schmalspurbahn. Nachdem die Vorbereitungsarbeiten im September 1889 soweit gediehen waren, konnte mit dem Streckenbau begonnen werden. Die Einweihung erfolgte im November 1890.



0-Anlage „Kaybrunn"

JANUAR

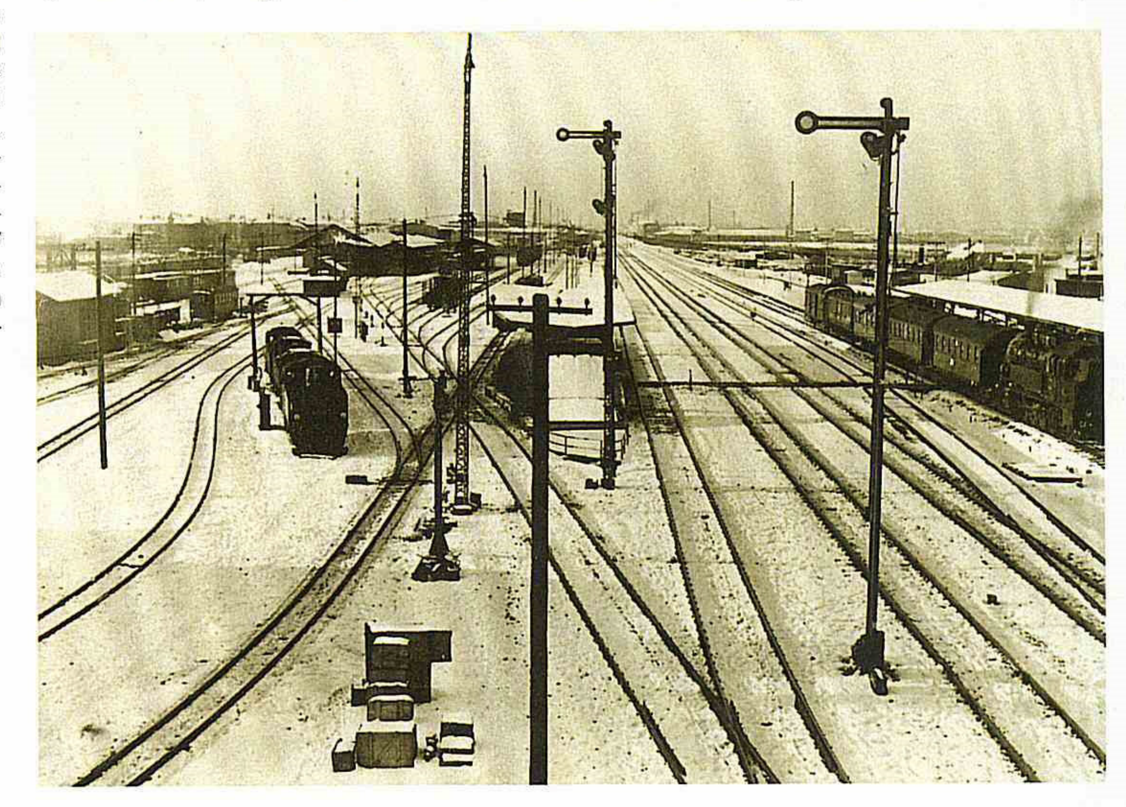
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

21. 1. 1924 W. I. Lenin gestorben

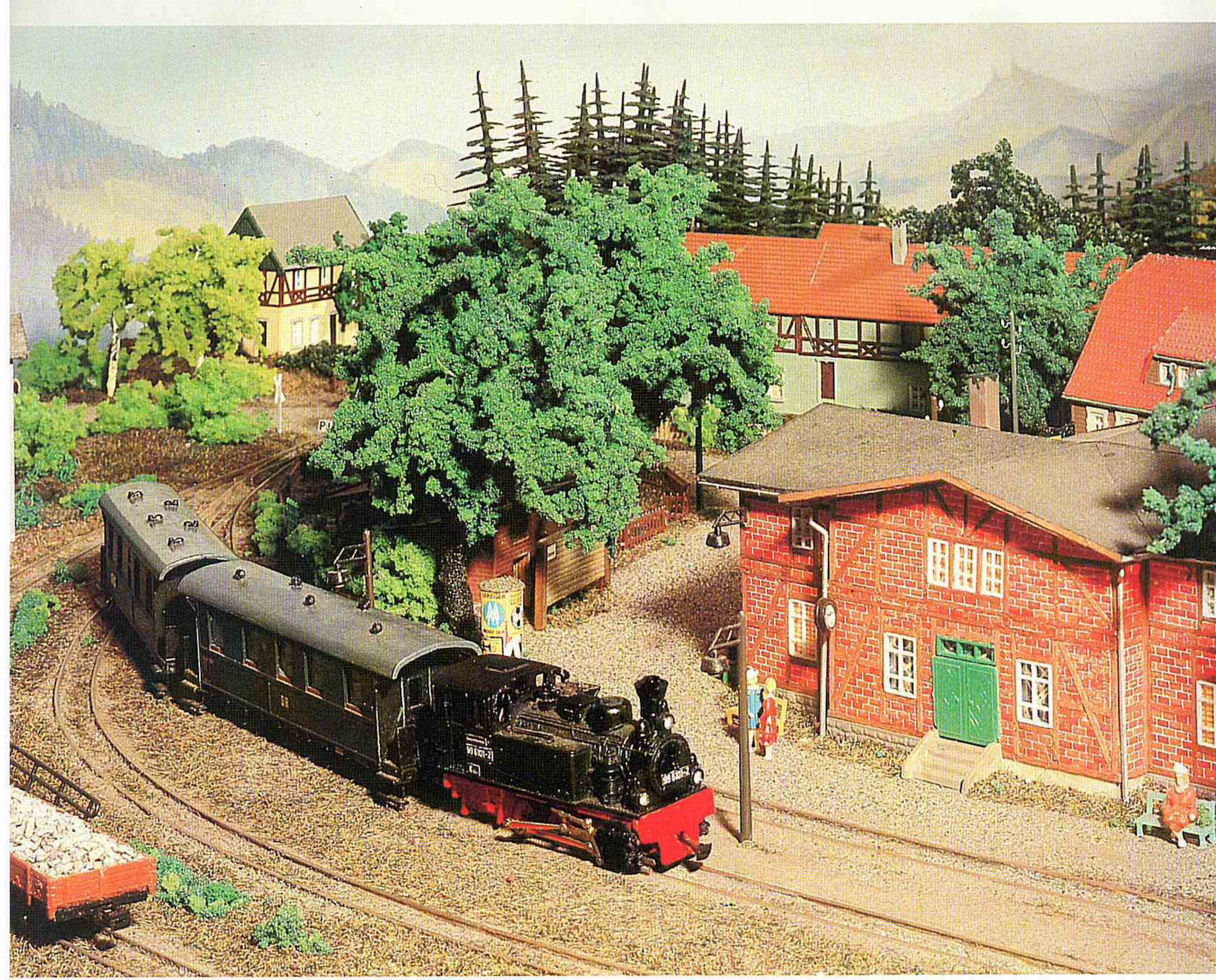
Spur-0-Anlage „Kaybrunn"

Im Dezember 1987 zeigte das Verkehrsmuseum Dresden (VMD) in einer vorweihnachtlichen Sonderausstellung die vielen Modelleisenbahnfreunden noch bekannte Null-Anlage „Kaybrunn", welche das Museum aus dem Nachlaß des bekannten Modelleisenbahners Paul Sperling, Zimmermeister aus Eichwalde bei Berlin, übernommen hat.
Bereits in den fünfziger Jahren wagte sich Paul Sperling, trotz nicht erlernten Metallhandwerks, an die ersten Modelle und begann mit dem Aufbau der als großes Oval angelegten Anlage. Der mehrfache Sieger beim Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb fertigte mit seinen geschickten Händen Triebfahrzeuge aller Traktionen und berühmte Züge. So baute er Dampflokomotiven der BR 80, 81, 62, 42, 52, das Projekt einer BR 53, die 18 201, den Henschel-Wegmann-Zug, die Diesellokomotiven V 36, V 200 (DB), die Projektlok V 300, die Elloks der BR E 19, E 44 und E 94 sowie mehrere Personen- und Güterwagen. Der auf dem Foto mit dem Empfangsgebäude des Bahnhofs „Kaybrunn" abgebildete Schnelltriebwagen der Bauart Hamburg zählt ebenfalls zum Fahrzeugpark.
Mit der Übernahme der Gesamtanlage von Paul Sperling konnte das VMD den Modellbestand seiner eigenen, stationären 0-Anlage erweitern. Erstrebenswertes Ziel des VMD und Verpflichtung zugleich ist es, die erworbene Anlage für Modellbahn- und Sonderausstellungen zu nutzen, sie auszubauen und zu vollenden. Dies ist aber nur unter Einbeziehung verantwortungsbewußter Mitglieder des DMV denkbar, mit dem das Museum seit Jahren auf vielerlei Ebenen vertrauensvoll zusammenarbeitet.

Dipl.-Ing. Rolf Steinicke



Bf Heidenau mit Schmalspur- und Normalspuranlage um 1930
Foto: Martin Leonhardt



Auf der Gemeinschaftsanlage „Karlsberg"

FEBRUAR

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15			

11. 2. Tag der Zivilverteidigung · 11. 2. Tag der Werktätigen des Post- und Fernmeldewesens

$H0/H0_e$-Gemeinschaftsanlage der AG 4/20 Saalfeld

In den letzten Jahren widmen sich immer mehr Arbeitsgemeinschaften der modellmäßigen Darstellung einer Schmalspurbahn, so auch die AG 4/20 auf ihrer Gemeinschaftsanlage „Karlsberg".
Als erstes entstand ein Endteil mit einem Endbahnhof in Nenngröße $H0_e$. Dieses kann auch als separate Schmalspuranlage betrieben werden. Ein konkretes Vorbild dafür gab es nicht; notwendige „Anleihen" jedoch wurden bei verschiedenen Strecken der Deutschen Reichsbahn aufgenommen: Der Bahnhofsgleisplan entspricht im wesentlichen dem Endbahnhof der Trusetalbahn, das Original-Empfangsgebäude stand in Kaltennordheim, die Landschaft gleicht der eines unserer Mittelgebirge.
Das rollende Material hat der AG-Vorsitzende gebaut, beispielsweise die Personen- und Güterwagen aus H0-Wagen und die Lok 99 6101 nach einen Bauplan im „modelleisenbahner". Zur Zeit wird der kleine Endbahnhof in die Gemeinschaftsanlage eingefügt, auf der hier bereits ein mittlerer Durchgangsbahnhof an einer zweigleisigen Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn existiert. Dieses fast schon klassische Motiv wird durch ein schmalspuriges Bahnhofsteil mit den wichtigsten Elementen eines Anschlußbahnhofes ergänzt. Die gegenwärtig bereits 9,00 m × 2,50 m große $H0/H0_e$-Anlage soll nach ihrem endgültigen Ausbau mit der Schmalspurbahn eine Fläche von 15,00 m × 2,50 m einnehmen.

Klaus Tittel

Die Schmalspurstrecke bis Geising

Ausgangspunkt der Müglitztalbahn ist die Industriestadt Heidenau, 1920 aus dem Zusammenschluß mehrerer Gemeinden entstanden. Bis dahin führte der heutige Bahnhof Heidenau die Bezeichnung „Mügeln b. Pirna".
Die 36,10 km lange Strecke führte nach dem Verlassen der Ortslage Heidenau immer im Tal der Müglitz entlang bis nach Lauenstein und weiter nach Geising-Altenberg, wobei sie einen Höhenunterschied von 470,11 m überwand. Sie verband die Ortschaften des Müglitztales mit den Städten des Elbtales. Durch den schmalspurigen Ausbau konnte die Linienführung weitestgehend den natürlichen Verhältnissen angepaßt werden. Die Kunstbauten waren größtenteils Brücken über die Müglitz, meistens in Straßenhöhe angelegt. Der Bahnkörper wurde in Schienenhöhe von 248 öffentlichen Wegen überquert. Insgesamt entstanden 14 Anschlußgleise.
Der Bahnhof Geising war der Endpunkt der Strecke. Neben dem Stationsgebäude mit Wartehalle und Güterschuppen wurden ein Maschinenhaus, eine Wasserfüllstation und ein Kohleschuppen errichtet. Die Einfahrt in den Bahnhof erfolgte über den einzigen, 65 m langen Viadukt.
Der Bau der Schmalspurbahn ist von Anfang an nur bis Geising geplant gewesen. Da die Verbindung zur 2,5 km entfernt und 165 m höher liegenden Stadt Altenberg zu große Steigungsverhältnisse aufwies, hatte man von einer Weiterführung der Strecke Abstand genommen. Außerdem verfügten die damaligen Kleinbahnloks nicht über das notwendige Leistungsvermögen.



TE 4271 der SZD

FEBRUAR

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
				16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

18. 2. Tag der Mitarbeiter des Handels · 22. 2. 1840 August Bebel geboren (150. Geburtstag) · 27. 2. Fastnacht

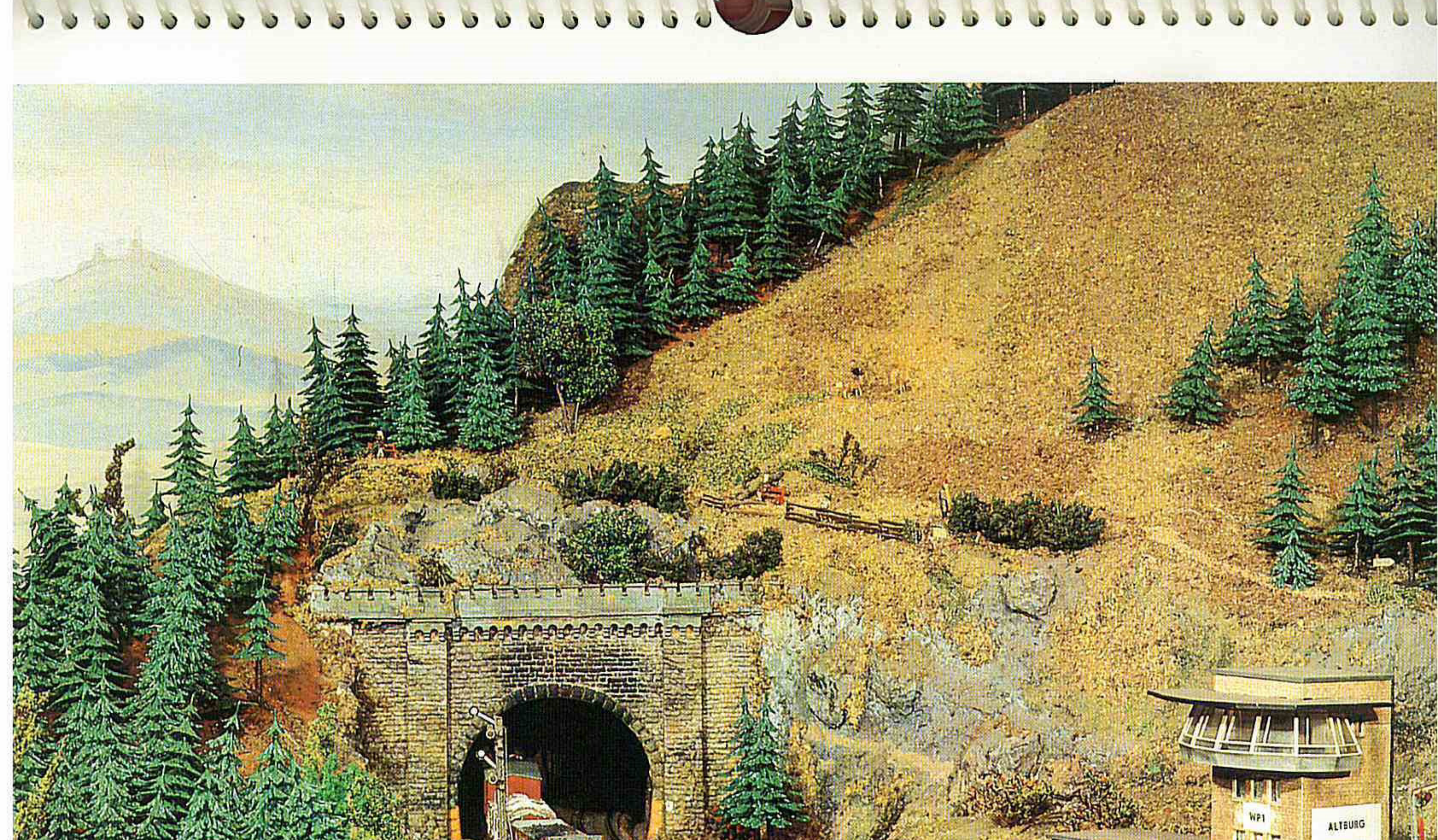
Lok TE 4271 der SZD

Über 7 000 Lokomotiven der BR 52 hatte das Ministerium für Bewaffnung und Munition des faschistischen Deutschlands für den Einsatz im zweiten Weltkrieg bauen lassen, von denen nach Kriegsende größere Stückzahlen bei vielen europäischen Bahnverwaltungen verblieben. Die SZD (Sowjetische Staatsbahnen) bezeichneten diese 1'E h2-Güterzuglokomotiven als Baureihe TE und behielten die deutsche Ordnungsnummer bei. Zur Erleichterung der Arbeit des Heizers erhielten viele dieser auf Breitspur umgerüsteten Maschinen eine Ölfeuerung. Ohne großen Aufwand wurde dafür ein Ölkessel in den Kohlekasten des Tenders gebaut. Da nun keine Rauchkammerlösche mehr anfiel, ließ sich die große Rauchkammertür durch ein kleines Mannloch in der unteren Hälfte der Vorderwand ersetzen. Der Aschkasten konnte ebenfalls entfallen bzw. umgestaltet werden.
Igor Prochorov aus Moskau wählte die TE 4271 (ex 52 4271) als Vorbild für sein H0-Modell in der Kategorie A2 und erhielt dafür beim Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb 1987 in Gotha einen 3. Preis. Entstanden ist es aus der bekannten 52er Kondenslok von EBM, deren Kessel glattgeschliffen wurde. Einige Leitungen galt es neu zu verlegen, und oben an der Rauchkammer mußte der für SZD-Lokomotiven typische große Scheinwerfer montiert werden. Der Tender mit Antrieb entstand im Selbstbau, in Anlehnung an die Anleitung im Band 7 der Reihe „Modellbahnbücherei". Die farbliche Behandlung und das dezente Altern verleihen dem Modell ein betriebsmäßiges Äußere.

Wolfgang Bahnert



Bf Geising-Altenberg
Foto: Sammlung AG 3/2



H0-Modell der 56 2906

MÄRZ

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15			

1. 3. Tag der Nationalen Volksarmee · 2. 3. 1931 M. S. Gorbatschow geboren · 5. 3. 1871 Rosa Luxemburg geboren · 8. 3. Internationaler Frauentag · 11. 3. Beginn der Leipziger Frühjahrsmesse · 14. 3. 1883 Karl Marx gestorben

Industriemodell der 56 2906

1987, aus Anlaß der 750-Jahr-Feier Berlins, stellte der VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, das H0-Modell der Güterzuglok 56 2906 mit AEG-Kohlenstaubfeuerung vor.
Insbesondere wirtschaftliche Gründe hatten nach dem ersten Weltkrieg in Deutschland dazu geführt, daß sich maßgebliche Firmen der Lokomotivindustrie (Henschel, Krupp, Borsig, Schwartzkopff) intensiv mit dem Einsatz der Kohlenstaubfeuerung beschäftigten. Sie bildeten eine Studiengesellschaft – mit dem Ziel, den reichlich vorhandenen Braunkohlenstaub sowie minderwertige Steinkohle aufzubereiten und auf Dampflokomotiven zu verfeuern. Unabhängig davon entwickelte die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG), basierend auf Erfahrungen mit der Kohlenstaubfeuerung in Kraftwerkkesseln, ein eigenes System. Damit wurde 1928 als erste Lok die 56 2130 (pr. G 8^2) ausgerüstet; es folgten dann die 56 2801, 56 2906 und 56 2907. Sie waren zunächst im Bw Halle, danach in Senftenberg stationiert. Mit einem um 10 % höheren Kesselwirkungsgrad gegenüber der Regelbauart der BR 56 haben sich die Kohlenstaub-Loks im schweren Dienst (Zuglasten bis 1 300 t) bewährt.
Umseitiges Bild zeigt das obengenannte Modell mit einem Durchgangsgüterzug auf der Gemeinschaftsanlage der AG 4/33 „Johannes Scharrer" Erfurt.

AG 4/33 Erfurt

Streckenverlängerung bis Altenberg

Bereits 1888 war ein Antrag auf den Bahnbau von Geising nach Altenberg verhandelt und auf Grund der hohen Baukosten sowie der großen Steigung abgelehnt worden. Ein im März 1914 von der Staatseisenbahn ausgearbeitetes Projekt wurde infolge des ersten Weltkrieges fallengelassen und erst danach erneut aufgegriffen. Die Bauarbeiten begannen im Mai 1919; am 6. November 1923 konnte der Prüfzug die 5,4 km lange Strecke befahren.
Der Bahnhof Altenberg wurde als Endpunkt der verlängerten Müglitztalbahn nur bescheiden ausgestattet. Er erhielt neben einem einständigen Lokschuppen einen Güterschuppen, ein kleines Stationsgebäude, eine Laderampe und 3 Wagenkästen. Obwohl die neubeschafften Lokomotiven leistungsstärker waren, mußten wegen der starken Steigung alle bergwärts fahrenden Züge ab Lauenstein eine Vorspannlok erhalten. Besondere Leistungen vollbrachte das Personal der Schmalspurbahn vor allem in den Wintermonaten. Um dem starken Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, wurden Wintersportzüge gefahren. Diese besaßen nicht selten bis zu 40 Achsen und erforderten den Einsatz der Vorspannlok bereits ab Bärenstein.
Die auf der Müglitztalbahn eingesetzten Lokomotiven und Wagen entsprachen den in Sachsen üblichen Schmalspurfahrzeugen. Bemerkenswert ist, daß alle Maschinen der Bauart sä. V K (spätere 99 601–619) vom Hersteller direkt an die Müglitztalbahn geliefert und erst später an andere Bahnen abgegeben worden sind.



Museumslok 89 6009

MÄRZ

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
				16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

20. 3. Frühlingsanfang · 21. 3. Internationaler Tag für die Beseitigung der Rassendiskriminierung · 23. 3. Welttag der Meteorologie · 27. 3. Welttheatertag

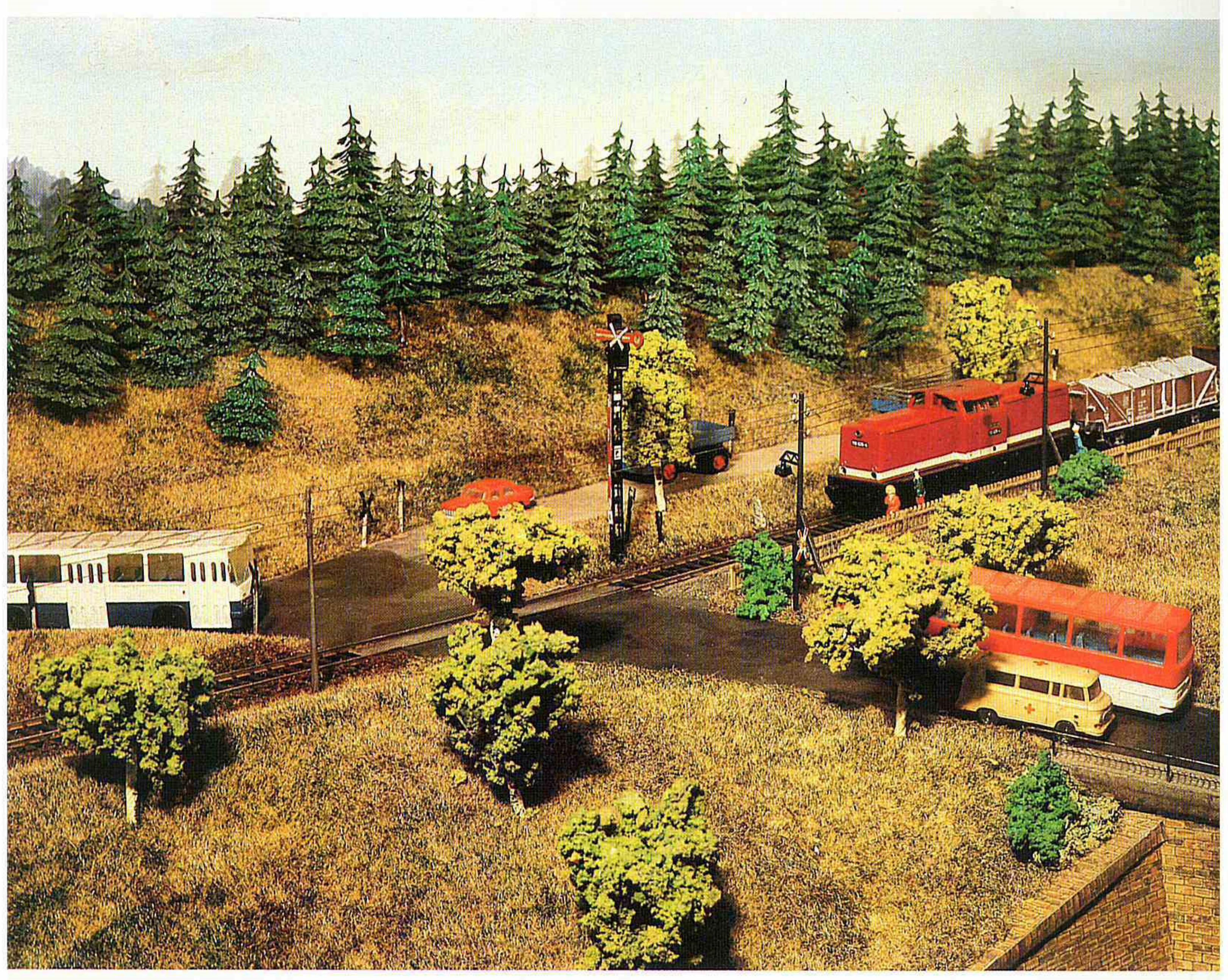
Nebenbahnatmosphäre in Löwenberg

Sie ist schon eine besondere Attraktion – die 89 6009, auf umseitigem Foto als meisterliches H0-Umbaumodell von Hans Jaculi aus Sonneberg, vorgestellt zum Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb 1987 in Gotha. Auf der Gemeinschaftsanlage der AG 1/40 „Ruppiner Eisenbahn" Berlin paßt sie genau ins Milieu, auch wenn ihr Vorbild dort nicht eingesetzt war.
Der Bahnhof „Löwenberg Privatbahn" ist schon in den fünfziger Jahren stillgelegt worden. Seitdem fahren die Züge aus Neuruppin und Rheinsberg in den parallel liegenden Bahnhof der Nordbahn Berlin–Stralsund ein. Im Modell aber lebt der ehemalige Privatbahnhof weiter, denn mit viel Akribie haben die Freunde der Berliner AG ein realistisches Ebenbild geschaffen. Da fehlen weder der Unkrautbewuchs auf dem Bahnsteig, noch das Fahrrad vor der Gaststätte. Das Aussehen der Fahrzeuge zeigt, daß sie sich in ständigem Betriebseinsatz befinden.
Alle Gebäude des Bahnhofs wurden von Ulrich Putzer angefertigt. Die Anlage ist in Modulbauweise aufgebaut. Aufgrund einer einheitlichen Schnittstelle, wie sie auch von anderen Arbeitsgemeinschaften angewendet wird, lassen sich die Anlagenteile unterschiedlich kombinieren und mit weiteren Modul-Anlagen verbinden.

Lutz Neve



Am 8. 7. 1927 im Bf Glashütte
Foto: Sammlung AG 3/2



Anlage der AG 4/29 Gera

APRIL

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15

7. 4. Weltgesundheitstag · 8. 4. Tag des Metallarbeiters · 12. 4. 1961 Erster bemannter Weltraumflug mit J. A. Gagarin – Internationaler Tag der Luft- und Raumfahrt · 13. 4. Karfreitag · 15. 4. Ostersonntag

Anlage der AG 4/29 „Elstertal" Gera

Die AG 4/29 „Elstertal" im DMV, 1964 gegründet, kann auf eine lange Tradition im Bau von Modelleisenbahnanlagen zurückblicken. Wenngleich das auch heute noch den Hauptanteil der Betätigung ausmacht, so dürfen doch 2 Untergruppen der über 40 Mitglieder zählenden Arbeitsgemeinschaft nicht unerwähnt bleiben: die eine betreut unter der Regie des Geraer Nahverkehrsbetriebes zwei historische Straßenbahntriebwagen, während die andere für Pflege und Betrieb der Museumslok 38 1182 verantwortlich ist.
Die im Bildausschnitt sichtbare Nebenbahn ist in die 25 m lange, bis zu 2 m breite H0-Anlage eingefügt. Sie verbindet mit vielfältigen Fahrmöglichkeiten den Hauptbahnhof und einen Zwischenbahnhof, welche an der zweigleisigen Hauptstrecke liegen. Die Kreuzung Straße–Schiene bietet einige gestalterische Möglichkeiten. So beispielsweise das ausgekreuzte Hauptsignal, wegen der Sichtverhältnisse links vom Gleis aufgestellt. Es weist darauf hin, daß der dahinterliegende Streckenblock aufgelöst wurde. Oder – im Bild nicht erkennbar – das blinkende Warnlicht am Bahnübergang sowie die Stopp- bzw. Blinklichter an den Bussen. Zu dieser verhältnismäßig langen Anlage gehören noch ein 7,50 m × 1,25 m großer Speicher für Haupt- und Nebenbahn sowie eine automatische Wendeanlage für die Nebenbahn. Inzwischen sind auch Ergänzungs- und Wechselteile in Arbeit oder fertiggestellt, so daß die Freunde der AG 4/29 die Ausstellungsbesucher mit immer neuen Varianten überraschen können.

Ing. Bernd Blickensdorf

Hochwasser im Müglitztal

Schon 7 Jahre nach Eröffnung der Bahn suchte eine Hochwasserkatastrophe das Müglitztal heim. Im Wasser schwimmende Stämme und anderes Treibgut zerstörten Böschungen sowie 8 Brücken und beschädigten 10 weitere stark in ihren Fundamenten. Das Gleisbett wurde auf einer Länge von 1,5 km weggespült. Der Verkehr auf der gesamten Strecke kam zum Erliegen.
Noch verheerender gestaltete sich die Hochwasserkatastrophe im Juli 1927. Innerhalb von 6 Stunden gingen 3 Wolkenbrüche über dem Osterzgebirge nieder. Die bereits angeschwollenen Flüsse traten über ihre Ufer und rissen alles mit, was sich ihnen in den Weg stellte. In kurzer Zeit stürzten die Wassermassen über die waldlosen Kammwiesen hinunter in die Täler der Gottleuba, Müglitz und Seidewitz. Eine Flutwelle von 6 Metern Höhe brach gegen Mitternacht über alle Ortschaften dieses Gebietes herein. Im Tal der Müglitz wurde die Eisenbahnstrecke besonders hart betroffen: Am Bahnhof Lauenstein waren die Bahnanlagen in großer Breite überspült und die Schienen aufgebogen worden. Noch schlimmere Auswirkungen gab es auf dem Bahnhof Glashütte. Hier hatte das Hochwasser den Abendzug nach Altenberg erfaßt und in das Flußbett der Müglitz geworfen, weitere Wagen fortgeschwemmt, zwischen Häusern und Brücken eingeklemmt. Fast alle Bahnhöfe waren in Mitleidenschaft gezogen und die Gleise über 15 km Länge aus dem Bett gerissen. Der Bahnverkehr ruhte auf der gesamten Strecke; der erste wieder durchgehende Zug nach Altenberg verkehrte am 1. Dezember 1927.



Zwischen Lobenstein und Harra (Thür.)

APRIL

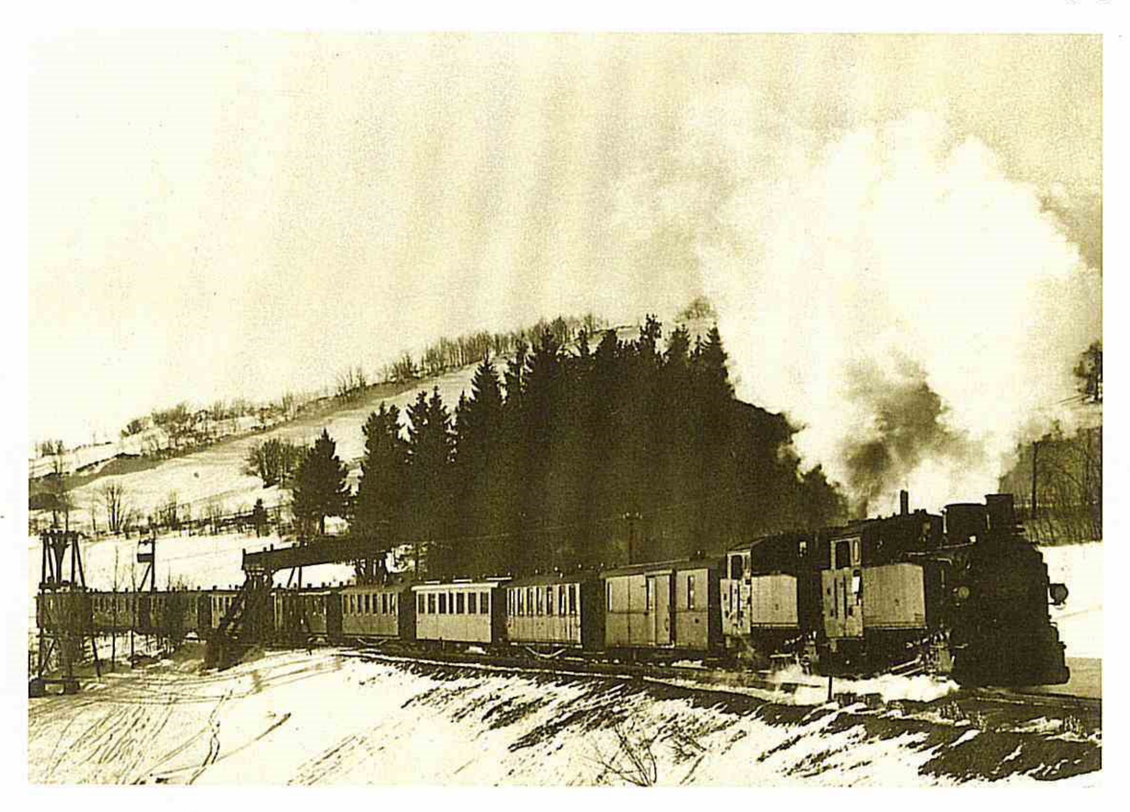
16. 4. 1886 Ernst Thälmann geboren · 18. 4. Internationaler Denkmaltag · 21. 4. 1946 Gründung der SED auf dem Vereinigungsparteitag von KPD und SPD (21./22. April) · 22. 4. 1870 W. I. Lenin geboren (120. Geburtstag) · 24. 4. Internationaler Tag der Jugend und Studenten gegen Kolonialismus und für friedliche Koexistenz · 29. 4. Welttag der Partnerstädte

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

Eine Ostthüringer Nebenbahn

Eine der interessantesten Ostthüringer Nebenbahnen verläuft von Triptis (Strecke Gera–Saalfeld) nach Blankenstein (Saale). Von 1894 bis 1901 in mehreren Etappen erbaut, führte sie ursprünglich nach Marxgrün in Bayern und war somit ein wichtiges Bindeglied im Verkehr zwischen beiden Ländern geworden. Der Bf Marxgrün wurde bis zur Gründung der Deutschen Reichsbahn als preußisch-bayrischer Gemeinschaftsbahnhof betrieben. Bis in die zwanziger Jahre waren preußische Lokomotiven der Gattung G 7^2 (Baureihe 55^{7-13}) und T11 (Baureihe 74^{0-3}) die für diese Strecke typischen Maschinen. Danach, bis zum Traktionswechsel, dominierte die BR 93^{5-12}, aber auch Lokomotiven der BR 86 vom Bahnbetriebswerk Hof führten die bis 1945 verkehrenden durchgehenden Personenzüge. Am 11.4.1945 fuhr der letzte reguläre Personenzug zwischen Lobenstein und Marxgrün; der danach bestehende Bedarfsverkehr für die amerikanischen Besatzungstruppen endete am 3.7.1945. Seitdem ist Blankenstein (Saale) Endpunkt.
Außer den schon erwähnten Lokomotiven der BR 93^{5-12} spielten am Ende des Traktionswechsels kurzzeitig Neubaulokomotiven der Baureihen 83^{10} und 65^{10} eine Gastrolle. Seitdem ist die BR 110, heute ausschließlich die leistungsgesteigerte BR 114, die typische Lokgattung auf dieser Strecke mit regem Gütertransport (Holzzüge) zur Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal in Blankenstein (Saale) und beträchtlichem Personenverkehr. Ihren besonderen Reiz erhält die Bahn durch starke Neigungen, bemerkenswerte Bahnhöfe, imposante Brücken und Tunnel.
Unser Foto zeigt die 114 641 mit dem P 18929 zwischen Lobenstein und Harra auf einem jener charakteristischen Viadukte.

Rainer Albrecht



Schmalspurzug zwischen Geising und Altenberg
Foto: Deutsche Fotothek Dresden



„Geraer Straßenbahn"

MAI

1. 5. Internationaler Kampf- und Feiertag der Werktätigen (100. Jahrestag) · 5. 5. 1818 Karl Marx geboren · 8. 5. 1945 Tag der Befreiung vom Hitlerfaschismus (45. Jahrestag) · 8. 5. Welttag des Roten Kreuzes · 10. 5. Tag des freien Buches · 14. 5. 1955 Unterzeichnung des Warschauer Vertrages über Freundschaft, Zusammenarbeit und gegenseitigen Beistand (35. Jahrestag)

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15					

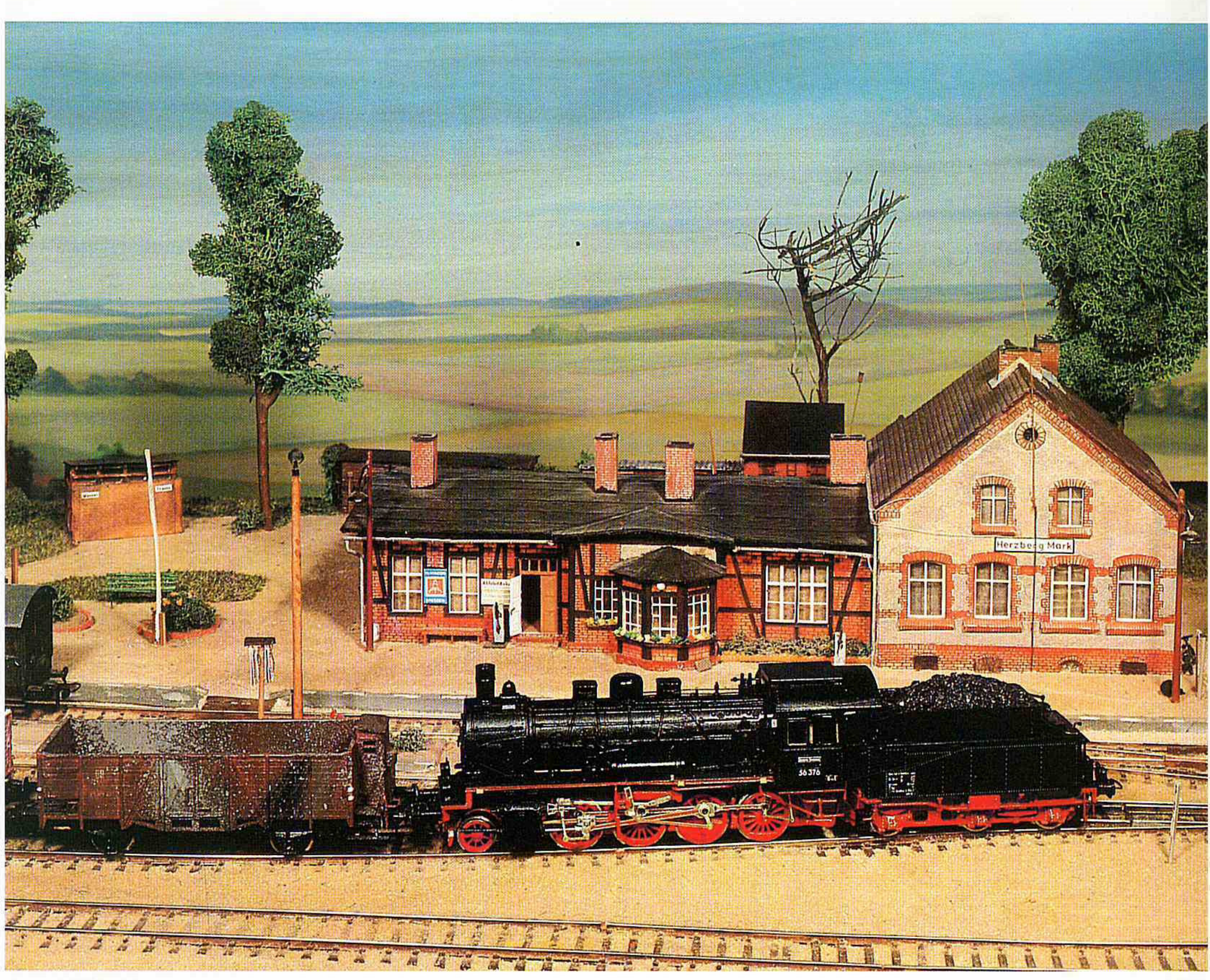
Fahrzeuge der Geraer Straßenbahn

Straßenbahnen auf Modelleisenbahnanlagen gehören nicht zur Grundausstattung und bilden deshalb stets einen Blickfang. Noch seltener, dafür aber Publikumsmagnet bei Ausstellungen, ist der reine Straßenbahnbetrieb, besonders wenn die Fahrzeuge nicht handelsüblich sind.
Dieter Gropp, Mitglied der AG 4/29 „Elstertal" Gera, hat sich seit 1966 dem Bau von Straßenbahnmodellen verschrieben. 2 Jahre später begann er mit dem Bau einer dazugehörigen Anlage, die inzwischen Abmessungen von 5,60 m × 1,20 m erreicht hat und in zwei Varianten aufgestellt werden kann. Zur Herstellung der Gebäude fanden überwiegend zweckentsprechend veränderte MAMOS-Bausätze Verwendung.
Für die Anlage selbst wurde kein konkretes Vorbild, aber ein bestimmter Zeitraum (1958/59) gewählt. Alle Fahrzeugmodelle „entstammen" dem Wagenpark der Geraer Straßenbahn bzw. der ehemaligen Gera-Meuselwitz-Wuitzer-Eisenbahn (GMWE). Inzwischen hat Dieter Gropp 19 Triebwagen, 21 Beiwagen und 1 Ellok der Geraer Straßenbahn sowie 4 Güterwagen der GMWE angefertigt. Besondere Erwähnung verdienen ein Triebwagen nebst Sommerwagen, beide Jahrgang 1892. Als Vertreter der heutigen Straßenbahnfahrzeuge fährt „außer der Reihe" ein Modell des KT4D. Einziger, aus Platzgründen notwendiger Kompromiß ist die Verkleinerung der Spurweite: statt 1 000 mm ($H0_m$) mußten 750 mm ($H0_e$) gewählt werden.

Ing. Bernd Blickensdorf

Der Streckenumbau wird immer zwingender

Mit der Verlängerung der Müglitztalbahn bis Altenberg wuchs die Zahl der schienengleichen Wegübergänge auf 266; davon entfielen allein 25 auf Kreuzungen mit der Staatsstraße. In den ersten Betriebsjahren spielte diese Tatsache eine geringe Rolle, aber mit fortschreitender Motorisierung nahm der Verkehr zu. Es wurden höhere Geschwindigkeiten gefahren, an den oft unübersichtlichen Bahnübergängen erhöhten sich die Gefahren. Es kam zu einer Vielzahl von Unfällen. So stieß am 26. Oktober 1936 der bergwärts fahrende Personenzug an der Schloßmühle in Dohna mit einem aus Köttewitz kommenden Lastzug zusammen. Die Wucht des mit Papierrollen beladenen Anhängers riß die Lokomotive aus dem Gleis. Sie neigte sich zur Seite und rutschte durch ihr eigenes Übergewicht langsam zum Grunde der Müglitz ab. Sie mußte mit Hebewerkzeugen und durch Unterlegen von Schwellen geborgen werden. Bereits nach dem ersten Weltkrieg hatte man einen Umbau der Müglitztalbahn auf Normalspur erörtert. Auf Grund der dazu erforderlichen hohen Kosten wurde das Projekt jedoch fallengelassen. Nach dem Hochwasser von 1927 entstand die Forderung, die Strecke gleich umzubauen. Damals war es aber notwendig, die Verbindung ins Osterzgebirge so schnell wie möglich wieder herzustellen, um die Bevölkerung mit Lebensmitteln, Kohlen und Baustoffen zu versorgen. Die Kosten für das Umladen der Güter bzw. das Umsetzen auf Rollfahrzeuge belasteten die ansässige Industrie, außerdem war die Schmalspurbahn dem stark ansteigenden Personen- und Güterverkehr nicht mehr gewachsen. Ihr Umbau wurde immer zwingender.



Anlage der AG 1/40 Berlin

MAI

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
		16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

17. 5. Weltfernmeldetag · 18. 5. Internationaler Museumstag

Nebenbahn märkisch

Herzberg (Mark) ist Trennungsbahnhof an den Strecken Löwenberg (Mark)–Rheinsberg (Mark) und Neuruppin.
Unser Foto zeigt die 56 376 als hervorragendes Umbaumodell von Hans Werler aus Lunzenau, mit dem er am Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb 1987 in Gotha teilgenommen hat. Auf der Vorbildstrecke war der Einsatz dieser Lok-Baureihe zwar nicht bekannt, aber ganz in der Nähe, auf der Strecke von Löwenberg (Mark) nach Prenzlau, sah man sie noch bis 1970 vor Reise- und Güterzügen.
Auf der H0-Gemeinschaftsanlage der AG 1/40 „Ruppiner Eisenbahn" Berlin stellt der „Bahnhof Herzberg (Mark)" zur Zeit das Kernstück dar. Das Empfangsgebäude baute Dirk Harnisch. Ebenfalls exakt dem Vorbild nachgestaltet wurden die Kiesbettung, Bäume, Büsche und Blumenrabatten sowie die Lampen und Lampenmasten. Man beachte auch den funktionsfähigen Fahrtrichtungsanzeiger (Hampelmann) auf dem schmalen Inselbahnsteig, ein Modell von Kay-Uwe Richter.
Die Gemeinschaftsanlage „Ruppiner Eisenbahn" umfaßt gegenwärtig drei Bahnhofsmodule und einen Haltepunkt nebst den dazugehörigen Strecken. Weitere Betriebsstellen wie Lindow, Rheinsberg, Altruppin und andere sind in Arbeit.

Lutz Neve



Am 26. 10. 1936 an der Schloßmühle in Dohna
Foto: Sammlung Koitsch



1987 in Erfurt

JUNI

1. 6. Internationaler Tag des Kindes · 1. 6. Tag der Jugendbrigaden · 3. 6. Pfingstsonntag · 4. 6. Pfingstmontag · 5. 6. Weltumwelttag · 10. 6. Tag des Eisenbahners · 10. 6. Tag der Werktätigen des Verkehrswesens · 12. 6. Tag des Lehrers · 15. 6. 1945 Gründung des FDGB (45. Jahrestag)

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15		

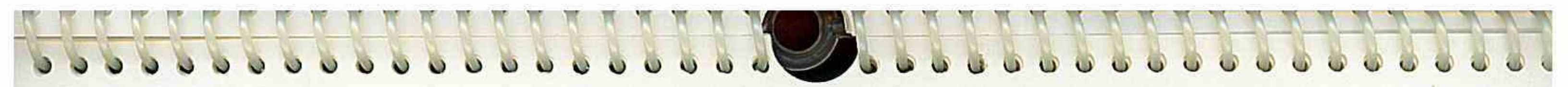
Gartenbahn in Nenngröße II_m

Zu den Attraktionen im Programm des 34. MOROP-Kongresses 1987 in Erfurt gehörte auch die große Modelleisenbahnausstellung in Halle 13 der iga. Vornehmlich nach Vorbildmotiven gestaltete Anlagen waren dort zu sehen. So zeigten u.a. die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/18 „Planeta" Radebeul hier ihre Gartenbahnanlage in der Nenngröße II_m, die sich großen Interesses erfreute. Sie wird im folgenden Kalenderblatt noch ausführlicher beschrieben. Auf dieser Ausstellung waren auch die Modelle des Internationalen Modelleisenbahnwettbewerbes 1987 zu sehen, der wenige Tage zuvor in Gotha stattgefunden hatte. Seit 1953 wetteifern jährlich 100 bis 120 der besten Modelleisenbahner aus bisher 13 europäischen Ländern mit ihren Arbeiten um die Anerkennung der internationalen Jury. In einigen Ländern, darunter auch in der DDR, gehen dem nationale Ausscheide voraus, an denen sich insgesamt etwa 350 bis 400 Modellbauer beteiligen. In der anschließenden Ausstellung aller Wettbewerbsbeiträge erfahren die Teilnehmer ihre öffentliche Würdigung. Und so mancher Besucher nahm schon die Anregung mit, sich selbst einmal zu versuchen und damit seine Hobbytätigkeit inhaltlich zu bereichern. Viele von ihnen sind inzwischen bereits aktive Teilnehmer an Modelleisenbahnwettbewerben geworden und haben dabei Preise und Anerkennungen erzielen können.

Wolfgang Hanusch

Neue Bauvorhaben im Müglitztal

1934 stimmte der Verwaltungsrat der DRG dem vollspurigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Heidenau–Altenberg zu. Somit sollte die alte 750-mm-Schmalspurbahn durch eine Normalspurbahn mit 1435 mm ersetzt werden. Die neue Streckenführung bedingte umfangreiche Bauarbeiten. Es galt schienengleiche Wegübergänge durch teilweise Verlegung der Staatsstraße und Überführung der Bahn über diese zu beseitigen; die Strecke mußte durch den Bau von Tunnels sowie durch ein neues Gleisbett begradigt und verkürzt werden. Weiterhin war es notwendig, die Müglitz an manchen Stellen zu verlegen, einige Bahnhöfe neu zu bauen und in Altenberg einen leistungsfähigen Bahnhof zu errichten. Die Vermessungsarbeiten für die neue Trasse, der Geländeerwerb sowie die unmittelbaren Vorbereitungen für den Baubeginn erfolgten noch im gleichen Jahr. Nach Beginn der Arbeiten spielte die Aufrechterhaltung des Betriebes der Schmalspurbahn eine wichtige Rolle, da sämtliche Bautransporte mit ihr realisiert wurden. Dazu war es notwendig, die alte Trasse streckenweise zu verlegen.
Ein Großvorhaben auf der Strecke stellte der Bau von 75 Brücken dar. Ihre Pfeiler wurden teilweise 13 Meter tief in den meterhohen Flußschotter gegründet. Eine einheitliche Bauweise gab es nicht, daher entstanden Stahlträgerbrücken, Brücken in Stahlbetonbauweise sowie betonummantelte Trägerbrücken; die schönste ist wohl der Köttewitzer Viadukt. Dieser überwindet in einem 40 m weit ausladenden Bogen das Tal an einer sehr engen Stelle und mündet in das Portal des gleichnamigen Tunnels ein.



Gartenbahn der AG 3/18 Radebeul

JUNI

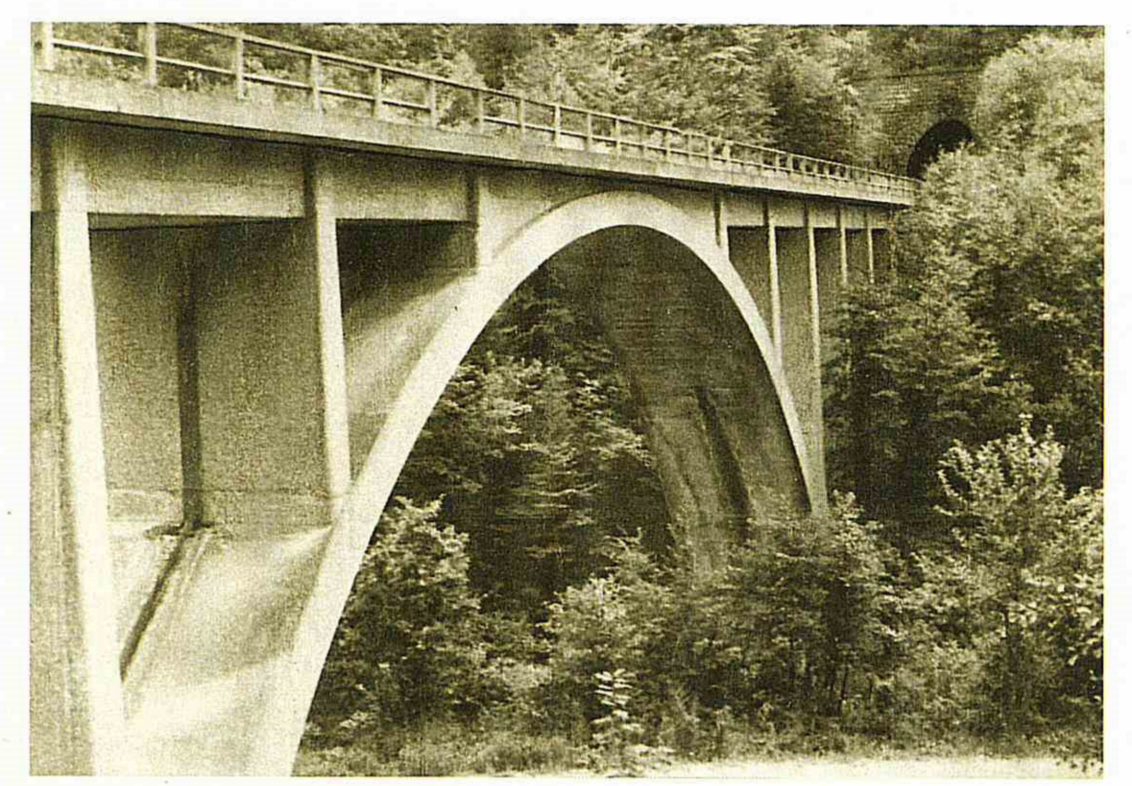
16. 6. Internationaler Tag der Solidarität mit dem Kampf des Volkes von Südafrika – Sowetotag · 16. 6. Tag der Werktätigen der Wasserwirtschaft · 17. 6. Tag der Genossenschaftsbauern und Arbeiter der sozialistischen Land- und Forstwirtschaft · 21. 6. Sommersanfang · 24. 6. Tag des Bauarbeiters · 26. 6. 1945 Gründung der Vereinten Nationen (45. Jahrestag)

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
					16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

Hobby für die ganze Familie

Die Gartenbahn erfreut sich bei jung und alt wachsender Beliebtheit. Sie ist nicht nur Spielzeug für Kinder, sondern findet auch bei „echten" Modelleisenbahnern großen Anklang.
Unser Bild zeigt die Anlage der AG 3/18 Radebeul, aufgebaut anläßlich des 34. MOROP-Kongresses 1987 in Erfurt. Für die Gestaltung der Landschaft waren vom Kollektiv der iga viele Pflanzen und Gehölze, vom Gras bis zum Heidekraut, bereitgestellt worden. Etliche Fahrzeuge sowie eine beachtliche Menge an Gleismaterial und Weichen der Nenngröße II_m (Maßstab 1:22,5; Spurweite 45 mm) entstand im Eigenbau; ebenso ein pneumatischer Antrieb für die Weichen.
Den im Bahnhof „Waldenau" zur Abfahrt bereitstehenden sächsischen Schmalspurzug haben die AG-Mitglieder Heinz und Wolfgang Frey gebaut, desgleichen den Traditionswagen der Strecke Radebeul Ost–Radeburg. Der Triebwagen der Franzburger Kreisbahnen (FKB) ist ein Eigenbaumodell von Wolfgang Paul, dem Hauptinitiator der Gartenbahn in der Arbeitsgemeinschaft. Aus seiner Fertigung stammen auch die FKB-Personenwagen (am oberen linken Bildrand) und das Empfangsgebäude des Bahnhofs; erstere sind aus PVC-Material, letzteres aus Holz.

Werner Frenzel



Köttewitzer Viadukt mit Tunneleinfahrt
Foto: W. Nitzsche



Anlage der AG 3/5 Plauen

JULI

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15

1. 7. Tag der Deutschen Volkspolizei · 1. 7. Tag des Bergmanns und des Energiearbeiters · 3. 7. 1945 Gründung des Kulturbundes der DDR (45. Jahrestag) · 6. 7. 1950 Unterzeichnung des Abkommens über die Oder-Neiße-Friedensgrenze zwischen der DDR und der VR Polen (40. Jahrestag) · 9. 7. 1914 Willi Stoph geboren

Nebenbahn im Mittelgebirge

Das umseitige Motiv entstand auf der 28 Quadratmeter großen H0-Gemeinschaftsanlage der 30 Mitglieder zählenden AG 3/5 Plauen. Auf ihr wird ein interessanter, vorbildgerechter Zugbetrieb mit Eigenbaumodellen und Industriefahrzeugen durchgeführt. Die erstmals 1987 eingesetzte 38 234 von PIKO (unser Foto) hat sich dabei bestens bewährt.
Die Plauener Modelleisenbahner führen alle 2 Jahre Ausstellungen durch, die durchschnittlich 17000 Besucher zählen können – ein beachtliches Ergebnis. Diese Anziehungskraft bewirkt nicht allein die mit 215 m Gleis sowie 76 Weichen ausgestattete Anlage, sondern auch die stets zum konkreten Thema große oder kleine Eisenbahn gestalteten Bild-Text-Tafeln und Vitrinen. Für die kommenden Jahre haben sich die AG-Mitglieder eine weitere Vervollkommnung ihrer Gemeinschaftsanlage, z. B. durch Zugbetrieb nach Fahrplan, als Ziel gesetzt. Außerdem werden sie das ihnen von der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung gestellte Arbeitsgebäude gründlich renovieren. Durch solche und andere Aktivitäten, so auf dem Gebiet der Kleinserienfertigung, bemünt sich die AG 3/5 Plauen auch weiterhin um vordere Plätze im Bezirkswettbewerb des DMV.

Eberhardt Krause

Die Tunnel

Die aufwendigsten Bauten der neuen Strecke waren die 5 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 1500 m.
Der unterste, der Köttewitzer Tunnel, beginnt oberhalb der ehemaligen Papierfabrik. Er ist 199 m lang. In ihm mußte der Schienenstrang in einem Radius von 600 m bei einer Steigung von 1:250 verlegt werden. Bereits nach weiteren 600 m, unmittelbar nach der Station Weesenstein, schließt sich der zweite, der Weesensteiner Tunnel, mit einer Länge von 240 m an.
Unterhalb von Glashütte liegt ein weiterer Tunnel, der mit einer Länge von 292 m den Pilzberg in einem Bogen durchschneidet. Am längsten (539 m) ist der hinter Glashütte gelegene Gleisbergtunnel. Durch ihn wird die Bahnstrecke um 1,5 km verkürzt. Bei seinem Bau wurde mit „gleitendem Beton" gearbeitet, d. h., es wurden vorgearbeitete Bauelemente zum Ausbau benutzt. Der letzte, ein Halbkehrtunnel von 236 m Länge, liegt noch vor der Einfahrt in die Stadt Geising. Während die Einfahrt in einem Radius von 240 m liegt, weist die Ausfahrt einen Radius von 140 m aus.
Zu Beginn des Jahres 1936 sind die Arbeiten äußerst intensiv vorangetrieben worden. Bauzüge transportierten das ausgebrochene Gestein talwärts auf die vorgesehenen Ablagerungsplätze unterhalb Hartmannsmühle. Zum größten Teil wurde dieses Material als Schotter für das neue Gleisbett verwendet.



Ein Preisträgermodell in H0

JULI

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Schnellzuglokomotive 05 003

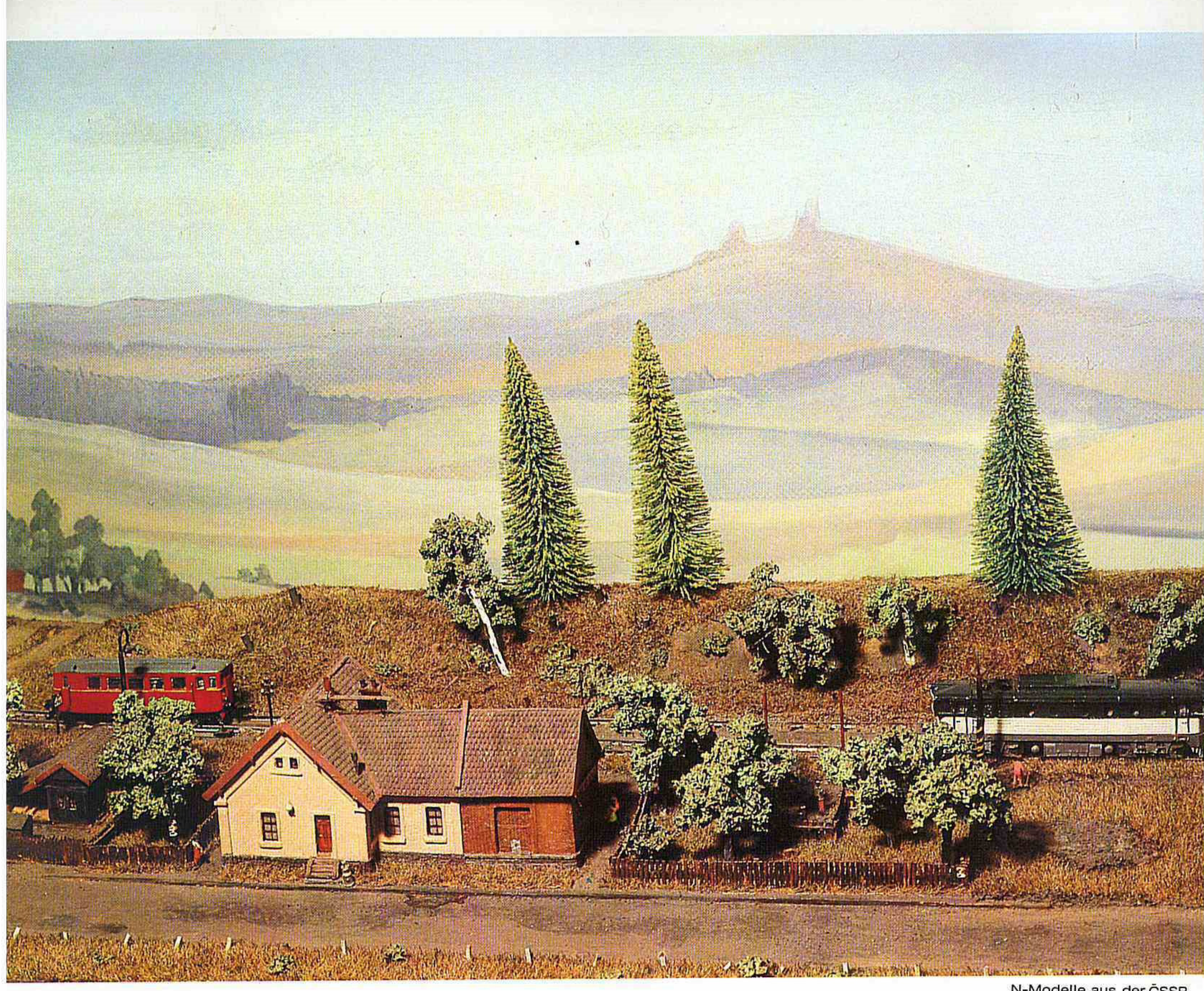
Eine der wohl berühmtesten deutschen Schnellzuglokomotiven war die im Jahre 1937 von Borsig gebaute 05 003. Stromlinienverkleidung, vorn liegender Führerstand (Lok lief mit Stehkessel voraus) und Steinkohlenstaubfeuerung waren die Hauptmerkmale dieser Maschine. Da die Steinkohlenstaubfeuerung jedoch ein Mißerfolg blieb, wurde die 05 003 im Jahre 1945 in eine unverkleidete rostgefeuerte Lokomotive umgebaut. Sie erhielt als einzige der BR 05 große Wagner-Windleitbleche und hatte außerdem den größten je von der DRG gebauten Tender (2'3 T 38,5). Nach 21 Dienstjahren wurde die 05 003 zusammen mit ihren beiden Schwesterlokomotiven 05 001 und 05 002 am 14. 7. 1958 im Bw Hamm (Westf.) ausgemustert.

Der bekannte Saalfelder Modellbauer Rolf Weller schuf dieser imposanten Schnellzuglokomotive mit seinem H0-Eigenbaumodell ein hervorragendes Denkmal. In rund 600 Arbeitsstunden bastelte er, fast ausschließlich aus Messing, die 950 Gramm wiegende kleine Maschine. Der Antrieb befindet sich im Tender und wirkt auf 4 Achsen. Lok und Tender verbindet eine Kurzkupplung mit Kulissenführung, was eine exakte Länge ermöglicht. Die Führerstandseinrichtung als Gießteil, die Dekorierung des Tenders mit echter Steinkohle und Heizerarbeitsgeräten gelangen perfekt. Optisch sehr positiv wirkt sich bei Kurvenfahrt auch die Kulissensteuerung der Lokdrehgestelle aus; Radien ab 440 mm werden selbst mit angebauten Kolbenstangenschutzrohren problemlos durchfahren. Mit seiner 05 003 konnte Freund Weller beim Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb 1987 in Gotha einen 1. Preis in der Kategorie A 1/H0 erringen.

Klaus Liebschner



Müglitztalbahn im oberen Teil während des Umbaues
Foto: Barthel



N-Modelle aus der ČSSR

AUGUST

1. 8. 1975 Unterzeichnung der KSZE-Schlußakte (15. Jahrestag) · 2. 8. 1945 Unterzeichnung des Potsdamer Abkommens durch die UdSSR, die USA und Großbritannien (45. Jahrestag) · 5. 8. 1895 Friedrich Engels gestorben (95. Todestag) · 7. 8. 1900 Wilhelm Liebknecht gestorben (90. Todestag) · 13. 8. 1871 Karl Liebknecht geboren · 13. 8. 1961 Sicherung der Staatsgrenze der DDR

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15				

Modelle aus der ČSSR

Der ČSD-Bahnhof „Rataje nad Sázavou", meisterhaft von Ládislav Javůrek aus Kolin in der Nenngröße N nachgestaltet; dazu eine T 478.3, noch in alter Farbgebung, beim Rangieren sowie ein einfahrender Nebenbahntriebwagen der Reihe M 131.1, gebaut von Antonin Drda aus Ústi nad Labem – zu sehen 1987 auf der Leipziger Modellbahnausstellung im Messehaus am Markt.
Das Vorbild für den Bahnhof liegt an der Nebenbahn Kolin – Ledečko. Übrigens hat L. Javůrek alle Bahnhöfe dieser Strecke nachgestaltet. Er zeigte sie – eine Landkarte mit Streckenführung diente als Hintergrund – ebenfalls auf der Leipziger Ausstellung. Unter diesen Dioramen befanden sich mehrere Preisträgermodelle des Internationalen Modellbahnwettbewerbes wie auch der Wettbewerbe innerhalb des tschechoslowakischen Verbandes „Svazarm". Als Baumaterialien dienten Pappe, Holz und Plaste. Besonders beeindrucken immer wieder die Laubbäume, deren Stamm aus Draht mit Viskoseschwamm beklebt ist.
Antonin Drda aus Ústi nad Labem hat sich ebenfalls der Nenngröße N verschrieben; er beschäftigt sich vor allem mit dem Um- und Neubau von Fahrzeugen. Ersatzteile von PIKO bilden die Grundlage für seine ČSD-Modelle: So entstand aus Messingblech und Teilen der BR 118 die „Taucherbrille" (T 478.3), während für den Triebwagen mit Polystyrollösung behandelter Karton verwendet wurde, eine von den Modellbauern in unserem Nachbarland häufig angewendete Technik.

Wolfgang Bahnert

Die Bahnhofsgebäude der Müglitztalbahn

Trug die neue Streckenführung der Normalspurbahn mit ihren Hochdämmen, Brücken und Tunnels ohnehin schon in stärkerem Maße als die Schmalspurbahn den Charakter einer Gebirgsbahn, so wurde das durch die elf neuen Stationen noch verstärkt. Die im Erzgebirge heimische Bauweise der Gebäude mit ihren steilen schiefergedeckten, weit herabreichenden Dächern und der teilweise um das obere Stockwerk laufenden Holzverkleidung fand in den Bahnhöfen deutlich ihren Niederschlag. Die Häuser fügten sich vollständig in das Landschaftsbild ein. Von dieser Architektur waren aber auch Stellwerksgebäude und Güterschuppen geprägt. Lediglich die Empfangsgebäude in Heidenau, Dohna und Geising übernahm man aus der Schmalspurzeit, wobei die beiden letztgenannten durch Umbauten modernisiert wurden. Es gab einige Grundtypen, wie in Burkhardswalde-Maxen, Niederschlottwitz und Bärenstein. Die Bahnhöfe Glashütte und Altenberg bekamen wegen ihrer besonderen Rolle als „Zentral"- bzw. Endbahnhof der Strecke größere Empfangsgebäude. Selbst die Haltepunkte besaßen schöne, wenn auch kleine Wartehäuschen.
Teilweise hat man die Empfangsgebäude mit Sgraffitos versehen, z. B. in Burkhardswalde-Maxen und in Bärenstein. Da die Bahnstrecke aus dem Elbtal ins Müglitztal einläuft, erhielten die Gebäude entsprechend ihrer Landschaftslage die dort vorherrschende Bedeckung: Am Ausgang des Elbtales finden sich noch Biberschwanzziegel, während im oberen Teil die Schiefer dominieren.



Anlage der AG 3/24 Netzschkau

AUGUST

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
			16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

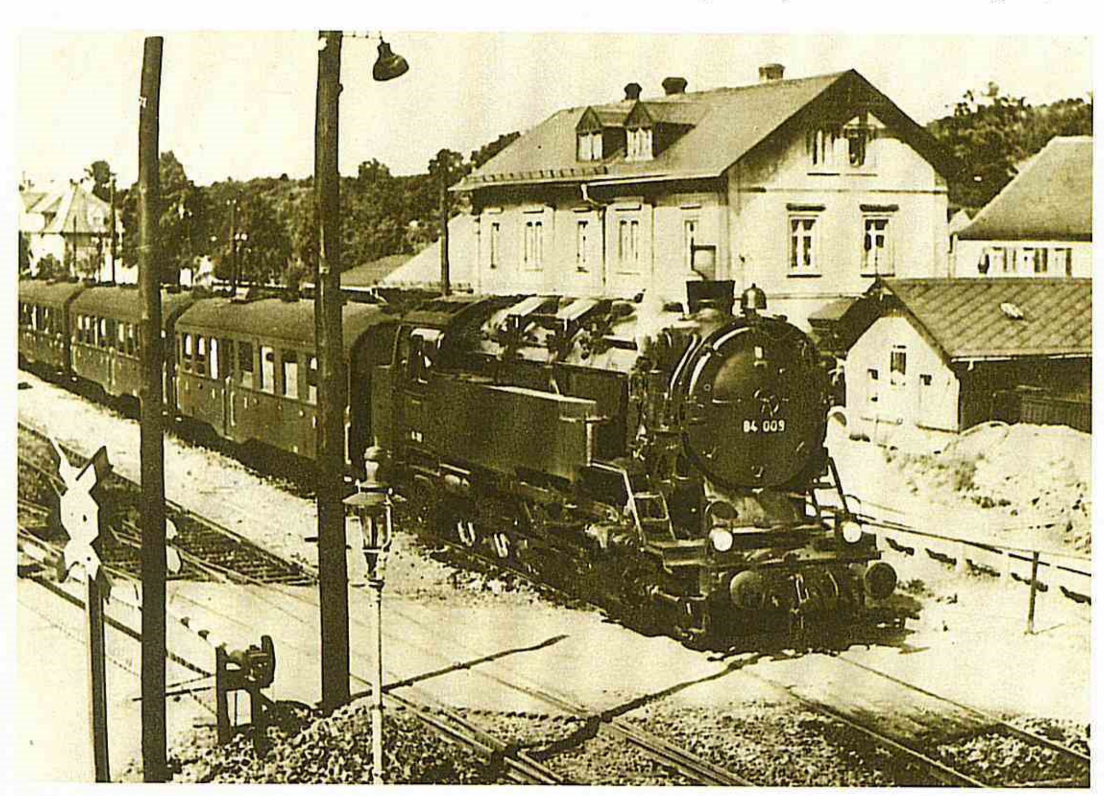
18. 8. 1944 Ernst Thälmann im KZ Buchenwald ermordet · 25. 8. 1912 Erich Honecker geboren

Ein bereits historisches Motiv

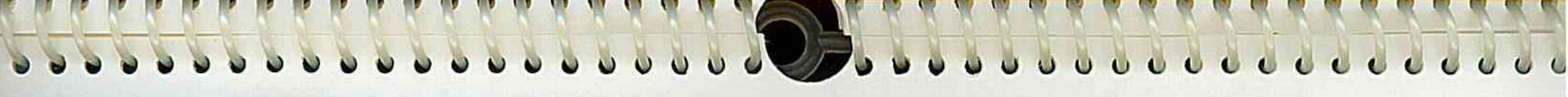
1987 zur 18. Modelleisenbahnausstellung der AG 3/24 „Göltzschtalbrücke" sahen die Besucher vier neue Teile der H0-Gemeinschaftsanlage, auf denen eine zweigleisige Hauptstrecke mit Großstadtbahnhof und Haltepunkt dargestellt ist. Hier befindet sich auch der umseitig abgebildete Schrankenposten – ein heute bereits in doppelter Hinsicht historisches Motiv: Zum einen zeigt es die 01 204, eine der letzten Einheitsschnellzuglokomotiven der DR, im Planeinsatz. Lange im Bw Dresden beheimatet, hatte sie nochmals ihre große Zeit Anfang der achtziger Jahre beim Bw Saalfeld, bevor sie 1982 kurz zum Bw Wismar kam. Wegen ihres, besonders in den letzten Betriebsjahren, ständig sehr guten Pflegezustandes war sie allen Eisenbahnfreunden bekannt. Zum anderen sind fast alle wärterbedienten Schrankenposten der freien Strecke inzwischen in moderne zugbediente Halbschrankenanlagen umgebaut worden.

Die AG 3/24 „Göltzschtalbrücke" beging im vergangenen Jahr ihr 25jähriges Jubiläum. Ihre Mitglieder konnten auf eine erfolgreiche Arbeit zurückblicken, stolz sein auf die geschaffene Großanlage. Das jedoch war nur möglich, weil sie durch ihren Trägerbetrieb, den VEB Netzschkauer Maschinenfabrik Nema, eine hervorragende Unterstützung erhielten. Diese erstreckte sich von der Überlassung geeigneter Arbeitsräume, Maschinen, Werkzeuge und Material bis zur finanziellen Unterstützung in den Anfangsjahren.

AG 3/24 Netzschkau



Für die Müglitztalbahn typische Zuggarnitur im Bf Dohna
Foto: Sammlung Munde



$H0_m$-Anlage „Bf Gera-Pforten“

SEPTEMBER

1. 9. Weltfriedenstag · 2. 9. Beginn der Leipziger Herbstmesse 5. 9. 1915 Horst Sindermann geboren (75. Geburtstag) · 7. 9. 1960 Wilhelm Pieck gestorben (30. Todestag) · 8. 9. Internationaler Tag der Alphabetisierung · 9. 9. Internationaler Gedenktag für die Opfer des faschistischen Terrors und Kampftag gegen Faschismus und imperialistischen Krieg · 15. 9. Tag der Werktätigen des Bereiches der haus- und kommunalwirtschaftlichen Dienstleistungen

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	

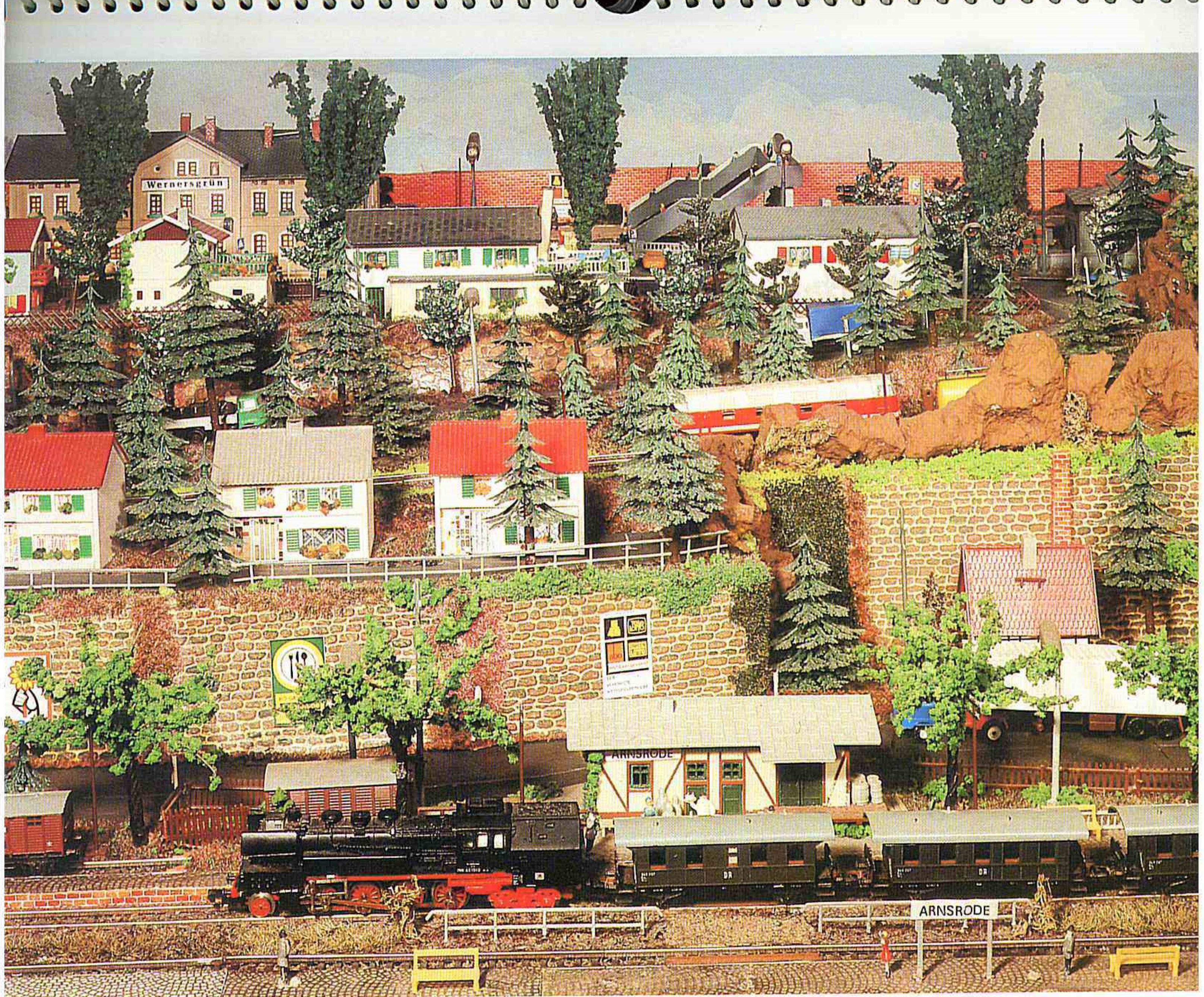
Fotohalt an der Fachwerkbrücke

Viele Modelleisenbahnausstellungen haben es bereits bewiesen: Schmalspurbahnen erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Auch die AG 4/29 „Elstertal" beschäftigt sich damit, zumal die ehemalige GMWE, jene 1000-mm-Schmalspurbahn zwischen Gera-Pforten und Wuitz-Mumsdorf unmittelbar „vor der Tür" beheimatet war. Zunächst gab es nur ein funktionsunfähiges Modell des Schmalspurbahnhofes Gera-Pforten mit TT-Gleisen und selbstgebauten Gebäuden im Maßstab $H0_m$. Das Erinnerungsstück sollte jedoch wieder „lebendig" werden, und so beschloß man vor einigen Jahren den Ausbau zu einer funktionstüchtigen Anlage. Inzwischen ist diese auf 12 m × 1,25 m angewachsen und benötigt 3 Freunde als Bedienungspersonal. Da die von Gera ausgehende Landschaft des Vorbildes leider nicht genügend ansprechende Details zum Nachbau bot, sahen sich die Mitglieder der AG zu einem Kompromiß gezwungen. So wurden, der „Bf Gera-Pforten" ausgenommen, die Anlagenteile nach anderen thüringischen und sächsischen Motiven gestaltet. Zwischenbahnhöfe und verdeckte Gleisanlagen ermöglichen einen für die GMWE zwar nicht typischen, aber abwechslungsreichen Zugbetrieb. Verwendung finden dazu Fahrzeuge der ehemaligen Firma Herr sowie Um- und Eigenbauten. Einen wesentlichen Teil davon fertigte Modellbahnfreund Wolfgang Zörkler aus Plaste, Metall und Pappe.
Das umseitige Foto zeigt einen Sonderzug, gebildet von der 99 191 und Eigenbauwagen nach historischen Vorbildern, auf der Fahrt über eine sächsische Fachwerkbrücke.

Ing. Bernd Blickensdorf

Ergebnisse des Bahnumbaues

Der Betrieb der Schmalspurbahn wurde schrittweise eingestellt. Zwischen Lauenstein und Geising verkehrte der letzte Zug am 15. August, die Stillegung der gesamten Strecke erfolgte am 19. September 1938. Für den Ersatzverkehr bis zur Inbetriebnahme der Normalspurbahn setzte die Reichsbahn Kraftomnibusse ein. Am 22. Dezember 1938 sollte die neuerbaute Strecke übergeben werden. Dies war aber nicht möglich, da sich eine Woche zuvor ein Felssturz bei Oberschlottwitz ereignete. Um den Termin dennoch zu halten, wurde der Betrieb auf zwei Teilstrecken eröffnet, und zwar zwischen Heidenau und Oberschlottwitz sowie zwischen Glashütte und Altenberg. Die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke erfolgte am 26. April 1939.
Der Bau der Normalspurbahn brachte für den Verkehr erhebliche Verbesserungen. So konnten die Streckenlänge wesentlich (auf 38 km) verkürzt und eine große Unfallquelle, die hohe Anzahl der Wegübergänge mit der Staatsstraße, beseitigt werden. Noch vorhandene Übergänge wurden mit Bahnschranken gesichert. Durch diese Maßnahmen war es möglich, die Reisezeit von Heidenau nach Altenberg – gegenüber zweieinhalb Stunden Fahrt mit der Schmalspurbahn – auf nur noch 70 Minuten zu verkürzen.
Positive Auswirkungen ergaben sich auch für den Gütertransport. Da das Umsetzen auf Rollfahrzeuge entfiel, konnte der Verkehr billiger und schneller abgewickelt werden. Entscheidende Voraussetzungen, um den Betrieb nach den geforderten Bedingungen zu gewährleisten, waren leistungsfähige Fahrzeuge. Speziell für den Einsatz auf der Müglitztalbahn wurden die Lokomotiven der BR 84 sowie die Mitteleinstiegwagen Bauart „Heidenau-Altenberg" entwickelt (s. auch folgenden Text).



N-Anlage „Bf Arnsrode"

SEPTEMBER

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
						16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

23. 9. Herbstanfang

N-Heimanlage „Bf Arnsrode"

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/2 „ Müglitztalbahn" Heidenau entwickelten bereits vielfältige Aktivitäten. Neben dem Bau einer 102 m^2 großen Modelleisenbahnanlage in Nenngröße 0 leisten sie Erhaltungsarbeiten an der Müglitztalbahn und erforschen deren Geschichte. Im Ergebnis dessen entstand eine 64 Seiten umfassende Broschüre.
Da die Spur-0-Anlage nicht transportfähig ist, wird sie an „Tagen der offenen Tür" der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Einen wichtigen Schwerpunkt bildet die seit über 20 Jahren stets Ende November durchgeführte Heidenauer Modelleisenbahnausstellung, auf der auch das umseitige Foto entstanden ist.
Über den Weg der Ausstellung fand Matthias Frenzel, der Erbauer der Anlage, bereits als Kind zur organisierten Beschäftigung mit der Modelleisenbahn. Offensichtlich angeregt durch die Arbeit der AG sowie durch die Betätigung „hinter den Kulissen", entwickelte er seine eigenen Ideen.
Die motivlich frei gestaltete, mit Industriematerial bestückte Heimanlage ist immer ein Anziehungspunkt, speziell für Freunde der Nenngröße N. Matthias Frenzel hat auf ihr alles das untergebracht, was auch hingehört – sehr detailliert und exakt, aber ohne Überladung. Bei genauer Betrachtung der jetzt 3,70 m × 1,00 m großen Anlage ist ihr Wachsen wie auch das der Fertigkeiten ihres Erbauers deutlich ablesbar.

Roland Buschan



Empfangsgebäude Bf Burkhardswalde-Maxen
Foto: Roland Buschan



„S-Bahn"-Anlage in H0

OKTOBER

1. 10. Weltmusiktag · 3. 10. 1945 Gründung des WGB (45. Jahrestag) · 7. 10. Nationalfeiertag der DDR (1949 Gründung der DDR) 7. 10. 1975 Unterzeichnung des Vertrages über Freundschaft, Zusammenarbeit und gegenseitigen Beistand zwischen der DDR und der UdSSR (15. Jahrestag) · 9. 10. Weltposttag · 13. 10. Tag der Seeverkehrswirtschaft – Weltschiffahrtstag

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15						

S-Bahnhof „Schönhauser-Allee" in H0

Für eine Modellbahnausstellung anläßlich des 750jährigen Stadtjubiläums von Berlin gestalteten Rolf Müller, Berlin, und Werner Hammer ,Thyrow, auf einer Fläche von 1,0 m × 2,0 m den S-Bahnhof Schönhauser Allee nach. Das ist der Kreuzungspunkt zwischen der S-Bahn und der Schönhauser Allee mit dem Hochbahnabschnitt der U-Bahn. Da die Modellbahnindustrie keine entsprechenden Gebäude und Fahrzeuge anbietet, mußten die beiden alles selbst bauen. Sie beschritten dabei Neuland, indem sie Häuser und S-Bahn auf fotografischem Weg herstellten. Diese Technik war bis dahin in der Nenngröße H0 noch nicht angewendet worden.
Als Grundlage für die Häuser dienten Originalpläne aus dem Modernisierungsprogramm dieses Straßenzuges sowie viele Vorbildfotos. Der „Hut" der S-Bahn-Wagen wurde nach Originalen gezeichnet und fotografisch vervielfältigt. Den Antrieb bildete das verlängerte Unterteil einer BR 110; die restlichen Wagen sind „Holzklötzer" mit Drehgestellen.
Die Erbauer dieser reinen Ausstellungsanlage haben viel Wert auf Betriebssicherheit gelegt und die Gleisanlage relativ einfach gehalten. Nur im verdeckten Bereich sind Ausweichgleise vorhanden. Im Normalfall fahren zwei S-Bahnzüge, die jeweils im „S-Bahnhof Schönhauser Allee" anhalten, wobei ein Zeitschalter die Aufenthaltszeit steuert. Für die Zukunft ist der Ausbau der U-Bahnstrecke geplant.

Werner Hammer

Der Fahrzeugeinsatz

Gleich zu Beginn des Umbaues der Strecke Heidenau–Altenberg ließ die DRG eine Güterzuglokomotive eigens für die kurvenreiche Strecke der Müglitztalbahn mit ihren zahlreichen Steigungen entwickeln. Diese Lok sollte fünffach gekuppelt sein, eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h erreichen und Radien von 140 m durchfahren können. Unabhängig voneinander erhielten die Berliner Maschinenfabrik AG (vorm. Schwartzkopff) sowie Orenstein & Koppel den Auftrag, zwei Probeloks zu entwickeln. Beide Firmen gingen zur Gewährleistung der Bogenläufigkeit unterschiedliche Wege. Bei der Erprobung zeigte die Schwartzkopff-Maschine bessere Laufeigenschaften, so daß noch weitere acht davon beschafft wurden. Diese Maschinen der BR 84 wickelten bis 1945 den Betrieb auf der Müglitztalbahn ab. Danach wurden sie auf anderen Strecken eingesetzt bzw. außer Dienst gestellt.
Bereits 1935 hatte man mit dem Bau der neuen Mitteleinstiegwagen begonnen. Die in Leichtbauweise hergestellten Fahrzeuge ermöglichten durch die Anordnung der Türen ein rasches Ein- und Aussteigen, was vor allem im Dresdener Vorortverkehr notwendig war. Einer von den beiden beschafften Typen besaß ein Traglastenabteil, in dem sogar Halterungen für den Transport der Skier angebracht waren. Die Wagen wurden ab 1939 auf dieser Strecke eingesetzt, nachdem sie vorher zwischen Pirna und Meißen erprobt worden sind. Ab 1960 hat man sie aus dem Verkehr gezogen.
Nach dem zweiten Weltkrieg dominierte lange Zeit die Baureihe 86 auf der Müglitztalbahn. Der Traktionswechsel begann dort 1967; ab 1970 fuhren nur noch Dieseltriebfahrzeuge.



Verbindungsstück zweier TT-Heimanlagen

OKTOBER

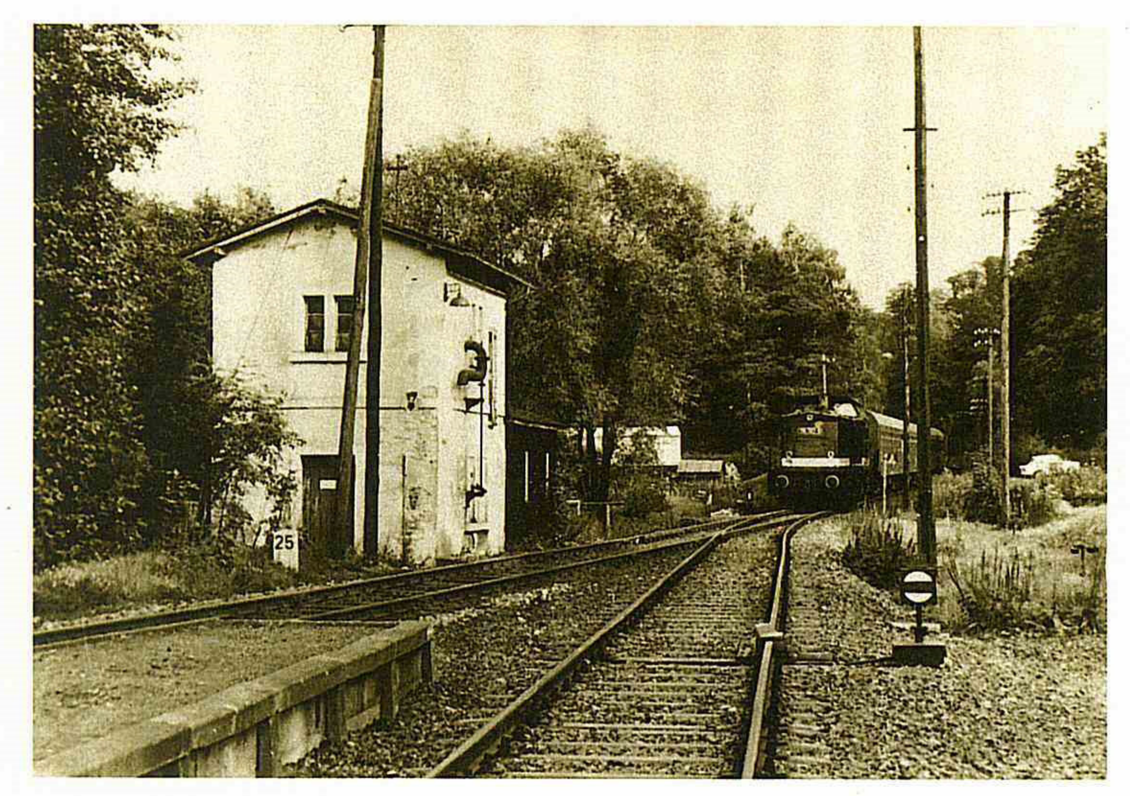
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

16. 10. Welternährungstag · 20. 10. Tag der Werktätigen der Leicht-, Lebensmittel- und Nahrungsgüterindustrie · 24. 10. Tag der Vereinten Nationen

Zwei TT-Heimanlagen

Modelleisenbahnausstellungen sind stets Höhepunkte der Verbandsarbeit, aber nicht immer ist eine Gemeinschaftsanlage vorhanden. So führte die AG 3/78 Aue mehrere Ausstellungen mit Heimanlagen durch, die den Besuchern viele Anregungen geben konnten. Ziel der Auer Modellbahnfreunde ist es, gleichartige Heimanlagen mittels einer Zwischenplatte zu koppeln. Sie erzielen dadurch nicht nur eine größere Fläche, sondern auch einen natürlichen Eindruck von Orten mit Bahnhöfen und dazwischenliegenden Landschaften. Ein solches Landschafts-Zwischenstück verbindet die TT-Anlagen der Freunde Ralf-Gerd Müller und Uwe Petzold.
Ralf-Gerd Müller betreibt eine Anlage von 2,0 m× 1,3 m, deren Motiv eine eingleisige Haupt- mit abzweigender Nebenstrecke ist. Der Bahnhof hat 3 Gleise sowie Gütergleis und Lokschuppen. Uwe Petzold wählte für seine 2,0 m × 1,3 m große Anlage als Motiv eine 2gleisige Haupt- mit abzweigender Nebenbahn. Der Bahnhof hat 5 Gleise, zur Zeit noch ohne weiteres Zubehör. Auf der gemeinsam gefertigten Zwischenplatte (2,2 m × 1,3 m) ist eine eingleisige Hauptstrecke mit Gebirgslandschaft zu sehen. Unter dem Bergmassiv liegt ein Schattenbahnhof, auf dem längere Züge abgestellt und nach Bedarf eingesetzt werden können.

Claus Bärthel



Personenzug bei der Einfahrt in den Bf Bärenstein
Foto: W. Nitzsche



Bei Blauenthal (Erzgeb.)

NOVEMBER

7. 11. 1917 Große Sozialistische Oktoberrevolution in Rußland
9. 11. 1918 Novemberrevolution in Deutschland · 10. 11. Weltjugendtag · 10. 11. 1945 Gründung des WBDJ (45. Jahrestag)
11. 11. Tag des Chemiearbeiters

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15			

Mit 50 3616 nach Blauenthal

Die vom Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR organisierten, in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn veranstalteten Sonderzugfahrten finden nicht nur bei den passionierten Eisenbahnfreunden großen Anklang. Ebenso faszinierend war es, die letzten regelspurigen Dampflokomotiven der DR im Plandienst zu erleben. So sind beispielsweise noch 1987 zu allen Jahreszeiten zahlreiche Fotofreunde an den Strecken um Aue und Glauchau unterwegs gewesen, um die letzten Maschinen der Baureihen 50^{35} und 86 zur bleibenden Erinnerung auf viele Meter Film zu bannen. Boten doch die von Aue ausgehenden, landschaftlich äußerst reizvollen Bahnlinien nach Zwickau, Karl-Marx-Stadt und Annaberg sowie die Nebenbahn von Schlettau nach Crottendorf viele schöne Motive. Die in Aue beheimateten Dampfloks waren bis zum 31. 12. 1987 im Güterzug- und Personenzugdienst auf den genannten Strecken eingesetzt, wobei es auch 1987 gelegentlich noch zu Sonderleistungen nach Johanngeorgenstadt und Blauenthal kam. Die Lok 50 453 wurde im Jahre 1940 mit der Fabriknummer 3 415 von der Firma Schichau gebaut. Bei Rekonstruktionsmaßnahmen erhielt sie zwischen 2. Juli und 1. August 1960 im Raw Stendal einen Neubau-Ersatzkessel vom VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht" Magdeburg. Seitdem als 50 3616 bezeichnet, verrichtete die Maschine von April bis November 1987 letztmalig ihren Dienst auf den Auer Strecken. Unser Bild zeigt sie als Sonderleistung mit P 17 624 am 28. Oktober 1987 vor der Einfahrt in den Bf Blauenthal.

Günter Kühn

Fahrzeugerprobungen

Die heute charakteristischen Zuggarnituren auf der Müglitztalbahn bestehen aus Diesellokomotiven der Baureihe 110/112 und Rekowagen; die meisten Züge beginnen und enden in Heidenau. In den Wintermonaten werden verstärkt Wintersportzüge ab Dresden Hauptbahnhof eingesetzt. Aber auch aus anderen Teilen des Landes, z. B. ab Cottbus, Berlin oder Leipzig, gibt es Sonderfahrten ins Osterzgebirge. So sind nicht selten auch Doppelstockzüge mit der BR 119 zu beobachten.
Auf Grund der komplizierten Krümmungs- und Steigungsverhältnisse wurde die Müglitztalbahn schon oft als Versuchsstrecke benutzt. Bereits im Herbst 1939 erprobte man auf der Gesamtstrecke den VT 137 462 und den VT 137 463. In den sechziger Jahren entwikkelte die volkseigene Schienenfahrzeugindustrie einen zweiachsigen Leichtverbrennungstriebwagen. Ein Teil der Testfahrten wurde ebenfalls hier absolviert. Die Triebwagen der Baureihe 170, 171 und 172 sind zwar in vielen Teilen des Landes im Nebenbahnnetz im Einsatz gewesen, jedoch für den Betrieb auf der Müglitztalbahn war ihre Leistung nicht ausreichend. Bis auf einige Dienstfahrten mit dem VT 135 083-132 hat es dort nie planmäßigen Verkehr mit Triebwagen gegeben. In jüngster Zeit führte der VEB Waggonbau Görlitz Versuchsfahrten mit dem vierachsigen Oberleitungsrevisionstriebwagen durch.



An der „Zwickauer Mulde“

NOVEMBER

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
				16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

17. 11. Internationaler Studententag · 18. 11. Tag des Metallurgen
25. 11. Totensonntag · 28. 11. 1820 Friedrich Engels geboren (170. Geburtstag) · 29. 11. Internationaler Tag der Solidarität mit dem Kampf des palästinensischen Volkes

Anlage der AG 6/58 Leipzig

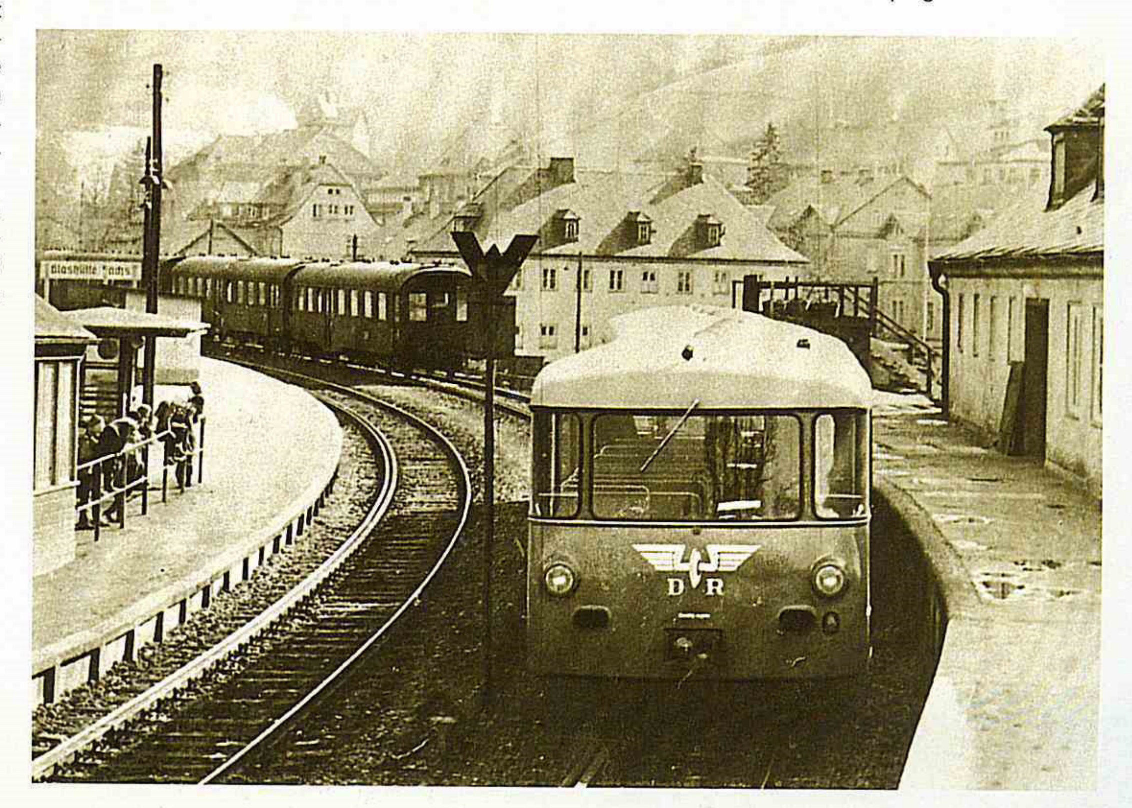
Spätestens nach Erscheinen des Buches „Die Muldentalbahn" in der Reihe „Transpress Verkehrsgeschichte" wurde die Nebenbahn Großbothen–Rochlitz–Glauchau bei Eisen- und Modellbahnfreunden bekannt. Sie ist eine der landschaftlich reizvollsten Strecken im tief eingeschnittenen Tal der Zwickauer Mulde mit zerklüfteten Felswänden, dicht bewaldeten Hängen, vielen Brücken und Kunstbauten.

Die Jugendlichen und Schüler der Arbeitsgemeinschaft 6/58 im Leipziger Pionierhaus „Paul Derfurth" entschieden sich für den Strek-kenabschnitt Wechselburg–Lunzenau als Motiv für ihre Gemeinschaftsanlage in der Nenngröße H0.

Bis 1988 wurden täglich Sandzüge von Colditz nach Glauchau mit Dampflokomotiven der BR 50.35 bespannt. Das Modell der 50 3614 hat AG-Leiter Uwe Köhler aus Teilen der 52er von EBM, der 41er und dem Tender der 50er von PIKO gebaut. Als Wald wurden überwiegend mit Glycerol präparierte Goldrutendolden eingesetzt. Zur Herstellung der Birken diente eine spezielle, im Aquarium gezüchtete Wasserpflanze, die getrocknet und ebenfalls mit Glycerol präpariert worden ist. In das Flußbett haben die Leipziger Modelleisenbahner Sand gestreut und mit farblosem Alkydharzlack übergossen. Zwischendurch einige Kieselsteine wie auch die Schwarzfärbung lassen die Mulde recht naturgetreu erscheinen.

Ziel der nächsten Etappe beim Ausbau der Gemeinschaftsanlage ist der Muldenviadukt bei Göhren, über den die Strecke Leipzig–Karl-Marx-Stadt führt.

Wolfgang Bahnert



VT 2.09 während der Erprobung 1963
im Bf Glashütte
Foto: H. Beckert



Um- und Eigenbauten in TT

DEZEMBER

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16

1. 12. Tag der Grenztruppen der DDR · 1. 12. 1945 Gründung der IDFF (45. Jahrestag) · 11. 12. Tag des Gesundheitswesens

Eigen- und Umbaumodelle

Eigen- und Umbaumodelle von Roland Buschan, Heidenau, nach ihrem Einsatz im Bw der TT-Heimanlage von Klaus Merker und Hartmut Freude, Dresden – ein Motiv der 23. Heidenauer Modelleisenbahnausstellung. Auf dem Vorbereitungsgleis steht die aus einer 92^{65} umgebaute pr. T 13; das dafür verwendete Industriemodell hat im Stand 1 seinen Platz. Die Umbaumodelle der 23 001 und der BR 50 Reko stehen in den Ständen 2 und 3. Stand 4 ist belegt mit einer frisierten BR 56^{27}. Auf dem Abstellgleis erkennt man das Ganzmetallmodell der BR 36^{9-10} (sä. VIII V2). Wie bei allen Eigenbaumaschinen ist das Fahrwerk so ausgebildet, daß stets alle Räder gleichmäßig Schienenschluß haben. Die Dampfmaschinensteuerung arbeitet entsprechend der Fahrtrichtung und Belastung. Ein PIKO-N-Motor treibt die Kuppelachsen an, wobei der freie Durchblick des Führerhauses erhalten blieb. Die Lauf- und Zugeigenschaften sind hervorragend; desgl. die der 61 002. Letztere ist ebenfalls in Ganzmetallbauweise ausgeführt, ohne daß wegen der Kurvenläufigkeit Konzessionen an Achsstand oder gar Fahrzeugmaße gemacht wurden. Vor der Drehscheibe steht das Umbaumodell der BR 54^{8-10} (pr. G 5^4). Vier der im Bild gezeigten Modelle konnten internationale Preise erringen.
Die 3 m × 3 m große Eckanlage wird über zwei Steuerpulte bedient. Das Bw, wenngleich auch noch nicht fertig, läßt eine sachliche, gute Detaillierung erkennen.

Roland Buschan

Unterbrechung des Betriebsdienstes

Heute noch ist die 100jährige Müglitztalbahn ein wichtiges, von vielen Reisenden ständig benutztes Verkehrsmittel. Besonders in der Ferienzeit und natürlich in den Wintermonaten sind voll ausgelastete Züge keine Seltenheit. Neben dem Personenverkehr besitzt die Güterbeförderung einen großen Stellenwert. Täglich sind viele Güter vor allem den im unteren Teil des Tales gelegenen Industriebetrieben zuzustellen. In den letzten Jahren haben aber auch die Transporte nach Altenberg zugenommen.
Unterbrechungen im Betriebsdienst gab es nur selten. Wie schon Jahrzehnte vorher, wurden 1954 und 1957 Teile der Müglitztalbahn durch Hochwasser beschädigt. Besonders harte Winter führten ebenfalls zu kurzen Unterbrechungen. Extreme Schneeverhältnisse im März 1965 zwangen dazu, den Verkehr im oberen Teil der Strecke für einige Tage einzustellen. Nur mit Hilfe der damals in Pirna stationierten Schneefräse konnten die Gleise vom Schnee befreit werden. Im Oktober 1966 trat erneut eine Störung auf. Wegen eines starken Schlammeinbruchs infolge einer Havarie der Zinnwäsche oberhalb von Geising mußte der Betrieb auf dem Bahnhof Geising ruhen. Dieser wurde während der Beseitigung der Schlammassen zum Haltepunkt umgebaut.
Wer heute mit dem Zug von Heidenau nach Altenberg fährt, kann sich selbst davon überzeugen, daß die Müglitztalbahn zu den reizvollsten Mittelgebirgsstrecken unseres Landes zählt. Eine Fahrt durch diese schöne Gegend wird für jeden zum Erlebnis, der sich an den landschaftlichen Werten unserer Heimat erfreuen kann.



„De Rollbock"

DEZEMBER

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

22. 12. Wintersanfang · 25. 12. 1. Weihnachtstag · 26. 12. 2. Weihnachtstag · 31. 12. Silvester

Die Reichenbacher Rollbockbahn

Nachdem bereits am 17.11.1957 der Personenverkehr eingestellt wurde, war der Güterverkehr bis September 1962 auf der Schmalspurstrecke Reichenbach (Vogtl) unt Bf–Oberheinsdorf, im Volksmund „De Rollbock" genannt, teilweise noch recht umfangreich. In den letzten Betriebsjahren gab es bei den zwei Fairlie-Lokomotiven häufig Probleme mit undichten Kugelgelenken der beweglichen Dampfleitungen, so daß das Personal erleichtert war, wenn nur ein Güterwagen befördert werden mußte.
In den fünfziger Jahren hatten die Maschinen der Rollbockbahn Stahlfeuerbüchsen und saugende Dampfstrahlpumpen erhalten. Die 99 161 bekam statt der Dampf- eine Druckluftbremse sowie elektrische Beleuchtung. Im Februar 1962 wurde sie wegen abgelaufener Kesselfrist abgestellt. Als Ersatz für diese Maschine kam die 99 5803 vom Bw Wernigerode Westerntor nach Reichenbach. Sie erhielt noch Teile der Heberlein-Bremsausrüstung von der 99 161.
Die $H0_m$-Modelle (unser Foto) fertigte Günter Wengorz, Mitglied der AG 3/24 Netzschkau, in Messingbauweise, wobei er besonders auf Details großen Wert legte. Dabei war es von Vorteil für ihn, daß bei Beförderung nur eines Güterwagens in der Regel das Seil der Heberleinbremse nicht zu den Rollböcken durchgezogen wurde. An handelsüblichen Teilen fanden ein PIKO-N-Motor, ein Blechrahmenteil mit Getriebe eines alten TT-Modells, vier Laternen, eine Luftpumpe und acht Radsätze Verwendung.

Günter Wengorz

Schneefräse 1965 im Bf Geising
Foto: Sammlung Höhnel

